

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 2 (95) 2025
(kwiecień – czerwiec)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

MPK w Krakowie rozpoczyna jubileusz 150 lat komunikacji miejskiej

Pracownicy MPK opowiadają o swoich ciekawych pasjach

MPK kupuje nowe tramwaje i autobusy

 **Kraków**

DOBRA ATMOSFERA



Aktywne spędzanie czasu

Rozgrywki ligi MPK

Bogaty pakiet socjalny

Komfortowe i bezpieczne miejsce pracy

150 lat chcemy świętować wspólnie z pracownikami i mieszkańcami

Oficjalne rozpoczęcie obchodów 150 lat komunikacji miejskiej już za nami. Mnie bardzo cieszy to, że to świętowanie rozpoczęliśmy wspólnie – z pracownikami, władzami miasta, przedstawicielami wszystkich spółek, jednostek, urzędów i służb w Krakowie z którymi MPK współpracuje oraz z mediami. Bo taka jest właśnie komunikacja miejska. Wszystkich łączy, komunikuje i dotyczy każdego mieszkańca, bo trudno mi uwierzyć, że żyje w Krakowie ktoś, kto ani razu w swoim życiu nie podróżował tramwajem czy autobusem.

Ale nie tylko to zwracało uwagę podczas rozpoczęcia obchodów 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej. Równie istotne było to, jak mocno wybrzmiała społeczna strona działalności MPK. Dla wielu osób MPK w Krakowie to po prostu firma, która ma tramwaje i autobusy. Często pomija się w tym opisie pracowników MPK, a to oni sprawiają, że te tramwaje i autobusy zamieniają się w sprawny system transportu funkcjonujący 24 godziny, 7 dni w tygodniu.

Warto podkreślić, że to osoby, które poza pracą angażują się w inicjatywy ważne dla mieszkańców. To w MPK w Krakowie funkcjonuje przecież najstarszy klub Honorowych Dawców Krwi, a jego członkowie od ponad 60 lat oddają swoją krew potrzebującym. Nic dziwnego, że rozpoczęcie ob-

chodów nie mogło się odbyć bez nich. Tym bardziej, że jednym z elementów tego świętowania będzie zebranie w 2025 roku aż 150 litrów krwi. Dlatego już tego samego dnia w krwiobusie stojącym w hali Stacji Obsługi i Remontów pracownicy MPK oddali prawie 7 litrów krwi. Wśród nich byli kierowcy, motorniczowie, mechanicy, pracownicy administracyjni oraz prezes zarządu. Warto też podkreślić, że większość z tych osób była ubrana w stroje sportowe piłkarskie i biegowe. Poza oddawaniem krwi są to bowiem także osoby aktywne sportowo – grają w piłkę i siatkówkę w piłkarskiej Lidze MPK oraz biegają w grupie biegowej MPK Runners Kraków, reprezentując firmę w zawodach krajowych i zagranicznych.

Skoro o sporcie mowa, to trzeba też zaznaczyć, że jednym z wydarzeń w ramach obchodów będzie bieg 150 pracowników MPK na 150 lat komunikacji miejskiej, zaplanowany 14 września 2025 roku. Podczas rozpoczęcia obchodów do udziału w tym wydarzeniu został zaproszony prezydent Krakowa Aleksander Miszalski. Otrzymał już nawet od prezesa zarządu MPK koszulkę biegową z numerem 1.

Jak widać nie zabraknie w tym roku wydarzeń, które będą angażować zarówno mieszkańców jak i pracowników MPK. Mnie pozostaje wszystkich Państwa do tego wspólnego świętowania gorąco zaprosić!

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Komunikacja miejska w Krakowie ma już 150 lat.	5
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie wyremontowało historyczny potrójny skład wagonów typu N.	12
<i>Marek Gancarczyk</i> Mariusz Szałkowski odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski	14
<i>Lilianna Jakiel</i> MPK S.A. w Krakowie przypomniało jubileusz „stopiątek”	15
<i>Jacek Kołodziej</i> 50 lat tramwajów typu 105N w Krakowie.	16
<i>Lilianna Jakiel</i> Przejazd na historycznej linii 36	19
<i>Grzegorz Mental</i> 10 lat temu MPK w Krakowie pożegnało Scanie CN113 ALB	19
<i>Tomasz Bałabański</i> W MPK pracuje 44 lata, na rowerze przejechał ponad 3500 kilometrów wzdłuż granicy Polski	20
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie wybiera dostawców nowych tramwajów i autobusów	24
<i>Tomasz Moździerz</i> Nowy warsztat akumulatorni w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka	26
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie stawia na odnawialne źródła energii	27
<i>Marek Gancarczyk</i> Uwielbia prowadzić tramwaje, a jednocześnie jest znakomitym organizatorem piłkarskich turniejów dla dzieci	28
<i>Agnieszka Otwinowska</i> Mali i duzi bohaterowie klimatu!	30
<i>Justyna Mierzwa</i> Walentynki z MPK w Krakowie.	33
<i>Jerzy Maszewski</i> Wyjątkowy tramwaj wyjechał specjalnie dla kobiet	34
<i>Łukasz Makowski</i> Pracownicy MPK stworzyli własną ligę siatkówki	35
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie nagradza swoich pracowników	38
<i>Sylvia Sobańska</i> MPK wśród najlepiej ocenianych przedsiębiorstw za bezpieczeństwo	39
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie rozpoczyna współpracę z Zespołem Szkół w Giebułtowiu	40
<i>Agnieszka Badowska</i> Jarosław Król na emeryturze	41
<i>Anna Dziedzina</i> Po 40 latach pracy Władysław Żmuda przechodzi na emeryturę	43
<i>Małgorzata Rzychniak</i> 80. Msza tramwajarska	45
<i>Władysław Michalski</i> Nowa przewodnicząca Sekcji Klubu „HDK” PCK w Podgórzu	45
<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: Motorniczka Dorota Zawadzka zachęca do oddawania krwi. Fot. Grzegorz Szydło
Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło

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

KOMUNIKACJA MIEJSKA W KRAKOWIE MA JUŻ 150 LAT



Krojenie tortu rozpoczął prezydent Krakowa

W 2025 roku mija dokładnie 150 lat od uruchomienia regularnych linii komunikacji miejskiej w Krakowie. Z tej okazji we wtorek, 18 lutego w Stacji Obsługi i Remontów MPK, przy ul. J. Brożka 3 zostało zorganizowane wydarzenie, które oficjalnie rozpoczęło obchody tego okrągłego jubileuszu.

Wzięli w nim udział pracownicy krakowskiego przewoźnika, Aleksander Miszański prezydent Krakowa, Jakub Kosek – przewodniczący Rady Miasta Krakowa, przedstawiciele miejskich spółek, jednostek i wydziałów UMK, komendanci Straży Pożarnej, Policji i Straży Miejskiej, dyrek-

torzy instytucji kultury oraz jednostek zajmujących się ratowaniem zdrowia i życia.

TO ŚWIĘTO PRZEDE WSZYSTKIM PRACOWNIKÓW

— Nie da się mówić o komunikacji miejskiej bez poświęcenia uwagi pracownikom MPK, którzy służą mieszkańcom. W MPK pracuje lub współpracuje ponad 3 300 osób. Każdemu z nich należą się podziękowania za ich pracę i wszystko co robią, aby zapewnić sprawny transport przez 24 godziny, siedem dni w tygodniu — podkreślił Aleksander Miszański, prezydent Krakowa, który jest współorganizatorem obchodów jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie.



Pracownikom MPK gratulował prezydent Krakowa



W rozpoczęciu jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej wzięło udział wielu pracowników MPK



Prezydent Krakowa prezentuje otrzymaną koszulkę biegową

Prezydent Krakowa podkreślił fakt, że poza wykonywaniem swoich podstawowych obowiązków pracownicy MPK często przychodzą z pomocą tym, którzy jej potrzebują. Trzech pracowników MPK, dwóch inspektorów ruchu – Zbigniew Dulba, Zbigniew Antosiak oraz kierowca autobusu Adrian Zdeb, którzy w styczniu i lutym 2025 roku udzielili pomocy, ratując życie i zdrowie drugiego człowieka otrzymało listy gratulacyjne i podziękowania od prezydenta oraz nagrody finansowe od prezesa zarządu MPK.

KLUCZOWE INWESTYCJE

Rozpoczynając oficjalne obchody jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej, prezydent Krakowa zwrócił także uwagę na przełomowe inwestycje w zakup nowego taboru zaplanowane właśnie w 2025 roku.

Jest to przede wszystkim podpisanie umowy na dostawę nawet 90 nowych tramwajów. Realizacja tej inwestycji sprawi, że z krakowskich to-

rowisk ostatecznie znikną wszystkie wysokopodłogowe tramwaje. W tym roku zmiany czekają także komunikację autobusową. W połowie 2025 roku, po zakończeniu dostaw w sumie 45 nowych autobusów, Kraków pożegna wszystkie autobusy z silnikami Euro 5. To oznacza, że pasażerów będą przewozić tylko pojazdy spalinowe spełniające najwyższe normy w tym Euro 6, hybrydowe, elektryczne i wodorowe. W 2025 roku MPK po raz pierwszy w historii podpisze umowę na dostawę 10 autobusów zasilanych wodorem.

Życzenia i gratulacje dla wszystkich pracowników MPK w Krakowie z okazji jubileuszu przekazał obecny na wydarzeniu Jakub Kosek, przewodniczący Rady Miasta Krakowa.

AKCJE SPOŁECZNE PRACOWNIKÓW MPK

O innym wymiarze obchodów 150 lat komunikacji miejskiej mówił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie.

— *Chcemy służyć mieszkańcom naszego miasta zapewniając im bezpieczny i komfortowy trans-*



Pracownicy MPK planują w tym roku oddać 150 litrów krwi

port. Jednocześnie w tym jubileuszowym roku jako pracownicy MPK chcemy podzielić się z mieszkań-

Pierwsze konne omnibusy wyjechały na ulice miasta w 1875 roku. Od tego czasu sporo się zmieniło. Obecnie pojazdy krakowskiej komunikacji miejskiej to nowoczesne, niskopodłogowe i wyposażone w klimatyzację autobusy i tramwaje. Flota MPK S.A. składa się z ponad 640 autobusów i ponad 330 pociągów tramwajowych. Przewożą one około miliona pasażerów dziennie, a rocznie przejeżdżają ponad 55 mln kilometrów. Obecnie 100 proc. autobusów oraz ponad 90 proc. tramwajów posiada niską podłogę i klimatyzację. Krakowski przewoźnik ma już obecnie 121 autobusów zeroemisyjnych. Po realizacji wszystkich planów ta liczba wzrośnie do 168. To będzie oznaczać, że co czwarty autobus MPK w Krakowie będzie zeroemisyjny.

cami tym, co mamy najcenniejsze i oddać razem aż 150 litrów krwi do końca 2025 roku. Nieprzypadkowo w naszej hali stoi krwiobus, bo właśnie dzisiaj pierwsi z pracowników MPK, w tym także ja, zaczął oddawać krew w ramach tej akcji — zapowiedział Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie.

O tym jak ważna jest to akcja i jak bardzo potrzebna jest krew, szczególnie w okresie wakacyjnym, mówiła Beata Mazurek, dyrektor regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

Nie jest to oczywiście jedyna tego rodzaju inicjatywa, którą zaplanowano w tym jubileuszowym dla MPK roku. W piątek, 21 marca po ulicach Krakowa kursował specjalny tramwaj, w którym wspólnie ze Stowarzyszeniem Rodziców i Przyjaciół Osób z Zespołem Downa „Tęcza” w Krakowie pracownicy MPK zwracali uwagę na potrzeby podopiecznych tego stowarzyszenia.



W rozpoczęciu jubileuszu wzięli udział przedstawiciele służb mundurowych, instytucji kultury, miejskich jednostek oraz pracownicy MPK

PAMIĘTAMY O HISTORII

Okrągły jubileusz zobowiązuje do przypomnienia o historii krakowskiej komunikacji. Wszyscy mieszkańcy Krakowa w 2025 roku zostaną zaproszeni do udziału w paradzie historycznych autobusów, która odbędzie się w czerwcu oraz do udziału w paradzie historycznych tramwajów, która została zaplanowana we wrześniu. Najmłodszy pasażerowie zostaną zaproszeni do zajezdni tramwajowej 1 czerwca na wyjątkowy i jedyny w swoim rodzaju Dzień Dziecka, gdzie m.in. będą mogli samodzielnie poprowadzić tramwaje.

Z okazji jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej MPK wyda specjalny album z wyjątkowymi niepublikowanymi do tej pory fotografiami, które do krakowskiego przewoźnika cały czas przesyłają mieszkańcy.

JUBILEUSZOWY BIEG

Z okazji jubileuszu pracownicy MPK postanowili zorganizować także wspólny bieg 150 pra-

cowników MPK na 150 lat komunikacji miejskiej. Bieg zaplanowano na 14 września na dystansie minimaratonu 4,2 km, na trasie od najstarszego tramwaju stojącego przy ul. św. Wawrzyńca do najnowszego Lajkonika w zajezdni Podgórze. Do udziału w tym biegu zaproszenie otrzymał także prezydent Krakowa, któremu prezes zarządu MPK wręczył koszulkę grupy biegowej pracowników „MPK Runners Kraków”.

Warto dodać, że wielu pracowników MPK w Krakowie angażuje się w różnego rodzaju aktywność sportową. Od 15 lat grają w wewnętrznej lidze piłkarskiej, w lutym ruszyła wewnętrzna liga siatkówki, wielu biega także w maratonach.

URODZINOWY TORT

Podczas wydarzenia, które 18 lutego rozpoczęło obchody 150 lat komunikacji miejskiej, nie mogło zabraknąć urodzinowego tortu i wspólnego pamiątkowego zdjęcia wszystkich uczestników spotkania. ■



Obchody 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie

PROGRAM

- 👉 1 CZERWCA – Dzień Dziecka
- 👉 CZERWIEC – Parada autobusów
- 👉 WRZESIEŃ – Parada tramwajów
- 👉 WRZESIEŃ – Uroczysta gala, wręczenie nagród i odznaczeń dla pracowników MPK
- 👉 14 WRZEŚNIA – Bieg 150 pracowników na 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie
- 👉 GRUDZIEŃ – Podsumowanie akcji „150 litrów krwi na 150 lat”



 Kraków

BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT



Niskopodłogowe tramwaje i autobusy

Klimatyzacja

Defibrylatory AED
w radiowozach

Monitoring w pojazdach





MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE WYREMONTOWAŁO HISTORYCZNY POTRÓJNY SKŁAD WAGONÓW TYPU N

Po niemal 40 latach na trasę linii nr 8 znów wyjechał potrójny skład wagonów typu N. Stało się to możliwe dzięki wyremontowaniu wagonu doczepnego ND o numerze 512, który został zaprezentowany w środę, 12 marca na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze.

Pierwsze wagony typu N i ND przewiozły pasażerów w 1949 roku. Pierwsze wagony doczepne dostarczyła wytwórnia w Sanoku, a od 1950 roku jedynym dostawcą wagonów typu N i ND przez kolejne 18 lat była wytwórnia w Chorzowie. Na przełomie lat 60. i 70. wagony poddano moder-

nizacjom, w czasie których pojazdy unifikowano i wyposażano w takie same rozwiązania: podwójne drzwi, jeden kierunek ruchu, duże otwieralne okna, łożyska toczne zestawów kołowych. W trakcie remontu przyczepy ND nr 512 przywrócono cechy zarówno nadwozia jak i podwozia pochodzące z ostatnich lat eksploatacji tego typu wagonów.

Wyremontowany przez pracowników MPK w Krakowie wagon ND nr 512 wyróżnia się nietypowym elementem. Jest nim zamontowana na dachu specjalna skrzynia reklamowa. Dziś zapewne mało kto pamięta, ale kiedyś szare ulice polskich



miast rozświetlały właśnie reklamy z tych wagonów tramwajowych, zachęcające do wzięcia udziału np. w loterii czy oszczędzania w jedynym banku. Ta możliwość reklamy zostanie wykorzystana do przypomnienia, że krakowska komunikacja świętuje w tym roku 150 lat.

— *Dołączenie tego tramwaju doczepnego do kolekcji historycznych pojazdów MPK pozwoliło na stworzenie wyjątkowego potrójnego składu N-ek, złożonego z jednego wagonu silnikowego i dwóch wagonów doczeptych. W przeszłości przez niemal 30 lat stanowiły one podstawowy środek transportu szynowego w Krakowie. W tym roku takim właśnie składem wagonów będą mogli podróżować mieszkańcy i turyści w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej — mówił podczas prezentacji Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie.*

Ten wyjątkowy potrójny skład w swój inauguracyjny przejazd wyjechał 12 marca na trasę linii nr 8 z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych (wcześniej Os. Widok). Nie jest to przypadek. To właśnie na tej trasie ten typ wagonów zakończył swoją służbę w Krakowie. Ostatnie składy potrójnych N-ek kursowały tam do czerwca 1988 roku, kiedy to zastąpiły je podwójne składy wagonów 105N.

Warto przypomnieć, że linia nr 8 to jedna z najstarszych linii w Krakowie. Linię numer 8 uruchomiono 28 października 1934 roku w momencie oddania do ruchu nowego wybudowanego odcinka torowiska w ul. Rakowickiej. Ma więc już ponad 90 lat. Co ciekawe jej trasa przez ten długi czas niemal się nie zmieniała. Zaraz po wojnie linia nr 8 połączyła Bronowice z Łagiewnikami, a następnie Borkiem Fałęckim (w tym roku mija 75 lat od uruchomienia tego fragmentu torów wzdłuż ul. Zakopiańskiej). Dokładnie 50 lat temu, w 1975 roku trasa była jeszcze raz wydłużona ponieważ zostało otwarte torowisko na odcinku Bronowice – os. Widok (dzisiaj Bronowice Małe). To właśnie na tej linii nr 8 rozpoczęto eksploatację wagonów typu N i przez kilka pierwszych lat ten typ tramwajów nazywany był „ósemkami”. Przejazd N-ek, w tym wyremontowanego wagonu ND na linii nr 8 do Bronowic Małych, był także okazją do przypomnienia niezwykle ważnego wydarzenia w rozwoju krakowskiej komunikacji, którym było uruchomienie tramwaju elektrycznego. Miało to miejsce 16 marca 1901 roku. Uruchomienie tramwaju elektrycznego w Krakowie zbiegło się z ważnym wydarzeniem kulturalnym – premierą „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego. ■

MAREK GANCARCZYK

MARIUSZ SZAŁKOWSKI ODZNACZONY KRZYŻEM KAWALERSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI



Mariusz Szałkowski (z prawej) odznaczenie odebrał z rąk ministra Andrzeja Dery
Fot. Ze zbiorów Kancelarii Prezydenta RP

27 stycznia 2025 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda nadał odznaczenia państwowe osobom zasłużonym dla państwa i społeczeństwa. Ordery i odznaczenia w imieniu Prezydenta RP wręczył Minister Andrzej Dera podczas uroczystości w Belwederze. Wśród wyróżnionych był Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie, który za wybitne zasługi dla rozwoju komunikacji i transportu został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W uroczystości uczestniczyli: Doradca Prezydenta RP Paulina Malinowska-Kowalczyk, Kapelan Prezydenta RP ksiądz Zbigniew Kras oraz przedstawiciele Kapituły Orderu Odrodzenia Polski: Kanclerz Orderu Wiesław Johann i członek Kapituły prof. Krzysztof Szwagrzyk.

Mariusz Szałkowski, ukończył Politechnikę Krakowską. Pracę w MPK S.A. w Krakowie rozpoczął w 1997 roku. W 2006 roku został członkiem zarządu MPK S.A. w Krakowie. Od 2014 roku

jest wiceprezesem zarządu MPK S.A. w Krakowie. Był jednym z inicjatorów wprowadzenia do eksploatacji w Krakowie autobusów elektrycznych. Nadzorował wiele projektów związanych z zakupem nowych tramwajów i autobusów w dużej mierze współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Od ponad 30 lat jest aktywnym członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Od 2006 do 2014 roku był Prezesem Oddziału SITK w Krakowie. Jest autorem lub współautorem licznych publikacji naukowych i naukowo-technicznych w zakresie transportu zbiorowego. W 2010 roku za zasługi dla rozwoju komunikacji miejskiej otrzymał Odznakę Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej nadaną przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. W 2011 roku za wkład w funkcjonowanie firmy oraz liczne zasługi dla jej rozwoju został uhonorowany odznaką „Zasłużony dla MPK w Krakowie”, a w 2015 roku odznaką „Honoris Gratia”. W 2016 roku został odznaczony przez Prezydenta RP Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Gratulujemy! ■

LILIANA JAKIEL

MPK S.A. W KRAKOWIE PRZYPOMNIAŁO JUBILEUSZ „STOPIĄTEK”



Historię tych wagonów przypomnieliśmy na pętli w Łagiewnikach 2 marca 2025 roku. Okazją była okrągła rocznica 50 lat, od kiedy na krakowskie torowiska po raz pierwszy wyjechały tramwaje 105N, wyprodukowane w chorzowskim przedsiębiorstwie Konstal.

Tutaj warto wspomnieć, że w 1975 roku komunikacja miejska obchodziła swoje 100-lecie i to wydarzenie było okazją do wprowadzenia nowych wagonów do ruchu, a tą nowością były właśnie „stopiátky”. Wśród nich były dwa najstarsze wagony oznaczone numerami 266 i 271. Te historyczne już dziś wagony dzielnie przetrwały 50 lat, aby móc zaprezentować się w swój jubileusz. Obok składu historycznych wagonów

na pętli w Łagiewnikach ustawiony był wagon techniczny 105NT, który obecnie jest wykorzystywany do zabezpieczania sieci trakcyjnej przed oblodzeniem oraz potrójny skład wagonów 105N, tak bardzo charakterystyczny dla Krakowa. Podczas wystawy wagonów Jacek Kołodziej – kierownik Stacji Obsługi i Remontów przybliżył zaproszonym gościom historię wagonów oraz opowiedział o ich modernizacji. Miłośnicy tramwajów, którzy zjawili się na uroczystości, mieli także okazję skorzystać z bezpłatnego przejazdu na trasie pętla Łagiewniki – plac Centralny. Każdy z uczestników otrzymał pamiątkowy bilet oraz kartonowy model tramwaju 105N. Wydanie upamiętniło zdjęcie grupowe z pamiątkową tablicą. ■

JACEK KOŁODZIEJ

50 LAT TRAMWAJÓW TYPU 105N W KRAKOWIE



Wagony 105N na ul. Kamiennej, 1974 rok. Fot. J. Kołodziej

Do końca lat 60. jedyny polski producent tramwajów, chorzowski Konstal, produkował wagony 13N przeznaczone niemal wyłącznie dla Warszawy. Z początkiem lat 70 rozpoczął prace nad dokumentacją nowego wagonu, który mógłby je zastąpić a jego wersje mogły zaspokoić potrzeby innych miast w tym sieci o rozstawie szyn 1000 mm. Pierwsze trzy egzemplarze nowej konstrukcji tramwaju trafiły do prób w 1973 roku. W rzeczywistości nowy wagon, który określono symbolem 105N, był rozwinięciem dotychczasowej konstrukcji wagonu produkowanego w tej samej wytwórni od lat 50. – wagonu 13N.

KONSTRUKCJA WAGONU

Konstrukcja nadwozia stopiątki opierała się na niewiele zmienionej w stosunku do poprzednika belce grzbietowej. Na niej wsparto konstrukcję nadwozia i przykryto stalowym dachem. Wagon po uzbrojeniu w okna, podłogę i drzwi robił bardzo do-

bre wrażenie. Nowoczesny dla tego okresu wygląd z dużym przeszkleniem przestrzeni pasażerskiej z czterema parami drzwi na ścianie dla łatwej wymiany pasażerów pozwalał na bardzo dobry odbiór pojazdu i powiew nowoczesności dla szarego otoczenia miast eksploatujących tramwaje. Ciekawie zaaranżowane wnętrze z siedzeniami wykonanymi z włókna szklanego, wysokim sufitem, w którym nie trzeba było wreszcie schylać głowy a w końcu otwarta kabina motorniczego z dodatkowym przeszkleniem w dolnej części – całość w tamtym okresie pozwalała określić wagon jako nowoczesny.

Na dachu, w odróżnieniu od dotychczas znanych tramwajów zamontowano pięć klap pozwalających dobre na wietrzenie przestrzeni pasażerskiej obok sporej części otwieranej bocznych okien przesuwnych.

MANKAMENTY

Niestety, ładna skorupa tramwaju skrywała stare rozwiązania i dawne mankamenty. Apar-

tura elektryczna w zasadzie pozostała bez zmian i, można rzec, była kopią wagonu 13N, a ten był - w dużym skrócie - nie do końca udaną kopią amerykańskiego rozwiązania wagonu PCC z 1929 roku.

W kraju, w którym ograniczano dostęp do obcej waluty a jedynym dobrze postrzeganym wzorcem mógł być jedynie „wielki brat” ze wschodu, tworzono co było możliwe w miarę możliwości. Nie było badań nad nową aparaturą a ewentualne innowacje wymagały „wkładu dewizowego” - korzystano z tego co było dostępne. Ponownie zastosowano rozrząd samoczynny z rozrusznikiem komutatorowym i przetwornicę 600/40 V prądu stałego, współpracującą z baterią akumulatorów.

Zapewne z braku koniecznych dewiz większe modyfikacje wprowadzono w układzie biegowym tramwaju. Zachowano dotychczasowe rozwiązanie wózka PCC braku sztywnej ramy co okazało się idealnym rozwiązaniem w przyszłości gdy nierozumiejący podstawowych zasad techniki władarze miast poruszający się samochodami zaczęli ograniczać finansowanie komunikacji począwszy od torowisk. Na marnej jakości torze elastyczny wózek radzi sobie dobrze. Zmieniony został układ łączenia elementów ramy i pośrednie elementy elastyczne. Zmieniony został układ przeniesienia napędu poprzez zmianę zawieszoną na osi przekładni i likwidację wałka pośredniego co zmniejszyło ilość elementów ruchomych i poprawiło sprawność wagonu. Belka bujakowa umieszczona pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem pozwala zmniejszyć drgania i ruchy skrętne wózka względem wagonu co zdecydowanie wpływa na komfort jazdy.

Układ elektryczny wagonu pozwalał na łączenie w składy dwuwagonowe co pozwalało zastąpić wagony przegubowe a w stolicy podwójne składy wagonów 13N.

105N W KRAKOWIE

Produkcję wagonów rozpoczęto w 1974 roku a na dostawy nowoczesnych tramwajów, co było oczywiste w tamtym czasie, mogły liczyć w pierwszej kolejności Warszawa i Katowice.

Z początkiem 1975 roku rozpoczęto dostawy do innych miast. Jednym z pierwszych miast, do których dostarczono wagony 105N był Kraków, który w tamtym roku obchodził z ogromną pompą swoje stulecie komunikacji. Jubileusz wymagał by miasto mogło pokazać się przed mieszkańcami z jak najlepszej strony. Nowe linie autobusowe obsługiwane mikrobusami Nysa i nowe tramwaje

skierowane do obsługi linii idealnie wpisywały się władzy w kalendarz wydarzeń.

Na przełomie stycznia i lutego do Krakowa dotarły pierwsze wagony 105N, które trafiły do zajezdni Nowa Huta. Zmiana sposobu prowadzenia wagonem (zamiast korb nastawnika w wagonach typu N czy 102N wagon sterowany jest pedałami) wymagała odpowiedniego szkolenia dla prowadzących. Także i mechanicy i elektrycy niemający dotychczas do czynienia z tego typu wagonem potrzebowali chwili szkolenia. 2 marca 1975 roku na linii nr pojawiły się pierwsze wagony 105N. W notatkach prasowych jakie ukazały się w tamtym czasie zwracano uwagę na przeszklenie wagonu a także blokadę jazdy, która uniemożliwiała ruszenie z przystanku bez zamkniętych drzwi.

Zauważono nowe malowanie tramwajów: kremowe pojazdy z wąskim jasnoniebieskim pasem podokiennym i szarym dachem. Dodatkowo informacja pasażerska, w odróżnieniu od eksploatowanych wagonów umieszczona była nad wszystkimi drzwiami wejściowymi co było pozytywnym elementem dla pasażera.

DOSTAWY WAGONÓW

Szybko zauważono także mankamenty. Podstawowym była ilość wagonów - do Krakowa dostarczono jedynie 7 wagonów, z których zwłaszcza w początkowym okresie eksploatowano przemiennie tylko część. Ponad to pojedyncze wagony, a takie kierowano do obsługi były zbyt małe by przewozić większe potoki pasażerów stąd kierowano je na linie o mniejszym znaczeniu. Dopiero dostawy wagonów w 1976 roku pozwoliły na rzeczywistą eksploatację wagonów, które rozpoczęto użytkować w składach podwójnych. W 1976 roku dostarczono 68 tramwajów 105N. Ogółem do 1979 roku do Krakowa dostarczono z Konstalu 163 wagony typu 105N spośród 980 wyprodukowanych w Konstalu. W tym samym roku zaczęto produkować i dostarczać do Krakowa wagony 105Na, które zewnętrznie niewiele różniły się od wagonów 105N, ale posiadały inny układ elektryczny pozwalający na bezpieczniejsze prowadzenie wagonów zwłaszcza w sytuacjach ekstremalnych, zmniejszający nieco zużycie energii a także umożliwiający spinanie wagonów w składach trzywagonowe. Wprowadzono liczne zmiany w wyglądzie i wyposażeniu tramwaju. Zniknęły między innymi charakterystyczne szybki, znajdujące się pod oknami kabiny motorniczego oraz na osłonach maszyn drzwiowych. Za kabiną motorniczego zabudowano dużą szafę, w której



Rozładunek 105N na Dworcu Towarowym. Fot. Archiwum MPK

znalazła się aparatura elektryczna, rozproszona dotychczas po całym pojeździe. Do końca lat 80. dostarczono łącznie 316 wagonów 105Na. Ostatnie osiem egzemplarzy zakupiono w 1992 roku.

INNOWACJE PRACOWNIKÓW MPK

W 1984 roku w Krakowie, na bazie używanego wozu 105N, w Akademii Górniczo Hutniczej we współdziałaniu MPK, opracowano wagon z rozruchem impulsowym. Później dołączyły do niego pięć trzy podobnie przebudowanych wagonów. W 1989 roku chorzowski Konstal wyprodukował serię informacyjną 10 wagonów typu 105NT spośród których dwa trafiły do Krakowa. Łącznie MPK eksploatowało osiem wagonów tyrystorowych, które z uwagi na prototypowy charakter i brak części zamiennych zostały wycofane z ruchu w połowie lat dziewięćdziesiątych.

Wagony kierowane były wyłącznie do zajezdni Nowa Huta, obsługującej przewozy do kombinatu metalurgicznego, położonego we wschodniej części miasta. Dopiero w 1980 roku zajezdnia Podgórze otrzymała dwa pierwsze wagony 105N. Przychodzące z Chorzowa w latach osiemdziesiątych wozy typu 105N trafiły w większości do podgórskiej zajezdni. W 1979 roku dzięki zmianie w układzie sterowania, możliwe stało się połączenie większej liczby wozów. Najprawdopodobniej 24 listopada 1979 roku na najbardziej obciążoną linię nr 16 zostały skierowane pociągi trójwagonowe. W 1983 roku trzywagonowe składy pojawiły się także na czwórce, a w dalszych latach na kolejnych liniach.

ZMIANA WYGLĄDU

Z początkiem lat dziewięćdziesiątych podjęto działania zmierzające do zmiany wyglądu wewnętrznego wagonu: wydzielono przestrzeń dla

pasażerów stojących, usuwając cztery siedzenia usytuowane na przeciwko drugich i trzecich drzwi, zmieniono fotele oraz zastosowano nowe poręcze dla pasażerów. Niebawem zlikwidowano grzejniki konwekcyjne na rzecz dmuchaw i położono antypoślizgową wykładzinę wywinietą na ściany boczne. Standard remontów ostatecznie został ustalony i przyjęty do stosowania w 1999 roku.

KONIEC HISTORII

Wagony powoli kończą swoją historię na krakowskich ulicach. Z każdym miesiącem jest ich coraz mniej i choć wielu spośród mieszkańców oczekuje rychłego ich użytkowania to muszą pogodzić się z myślą, że jeszcze chwilę to potrwa. Najprawdopodobniej ostatnie wagony typu 105N w ruchu liniowym przestaną być eksploatowane po dostawie najnowszych tramwajów, co powinno nastąpić w 2027-2028 roku. Obchodząc pięćdziesięciolecie eksploatacji pamiętajmy, że wśród mieszkańców Krakowa jest wielu ich wielbicieli i miłośników. Nic w tym dziwnego – dla wielu z nas to charakterystyczny krakowski wagon widywany i użytkowany codziennie. Dla nich, a także dla ich młodszych następców kilka lat temu krakowskie MPK wyremontowało dwa pierwsze wagony 105N jakie zaczęły przewozić pasażerów w marcu 1975 roku: wagon nr 266 i 271. Oprócz nich zachowany jest ostatni wagon z rozruchem impulsowym (jeden z dziesięciu wyprodukowanych przez Konstal) opracowany dzięki staraniom krakowskiego MPK i AGH. Te pojazdy można zobaczyć już tylko na Krakowskiej Linii Muzealnej. Jeszcze trochę cierpliwości, a będzie to jedyna linia obsługująca wagony 105N. ■

LILIANA JAKIEL

PRZEJAZD NA HISTORYCZNEJ LINII 36

W niedzielę, 16 lutego o godz. 11.00 spotkaliśmy się z mieszkańcami Krakowa na terenie pętli tramwajowej Prokocim, aby wspólnie przypomnieć sobie pierwszy przejazd wagonu NGT6. Miał on miejsce dokładnie 25 lat temu, 14 lutego 2000 roku, na trasie z pętli Prokocim do pętli Salwator. Pierwsze niskopodłogowe tramwaje kursowały wtedy na nieistniejącej już dzisiaj linii nr 36. W wypełnionym po brzegi wagonie ruszyliśmy po trasie historycznej linii, najstarszym niskopodłogowym krakowskim tramwajem RP601. Poprowadził go motorniczy, który 25 lat temu siedział za sterami tego wagonu i przewoził pasażerów także na tej linii. Przejazd na trasie był okazją do niecodziennej rozmowy z pasażerami, którzy bardzo chętnie odpowiadali na trudne pytania dotyczące m.in. historii i budowy wagonu, różnic pomiędzy trzema seriami, kolorystyki czy też wnętrza wagonu. Warto dodać, że pasażerowie bardzo do-



brze przygotowali się do przejazdu i poza wspomnieniami mieli także ze sobą pamiątkowe bilety z pierwszych kursów NGT6 oraz piękne rysunki krakowskich tramwajów. Każdy z pasażerów otrzymał upominki. ■

GRZEGORZ MENTAL

10 LAT TEMU MPK W KRAKOWIE POŻEGNAŁO SCANIE CN113 ALB

Dziesięć lat temu, 5 lutego 2015 roku zakończyła się pewna epoka w krakowskiej komunikacji miejskiej – tego dnia z ruchu liniowego wycofano ostatnie Scanie CN113 ALB. Eksploatacja tych autobusów trwała ponad 20 lat, a przez ten czas stały się one symbolem miejskiego transportu. Pierwsze Scanie CN113 ALB wyjechały na krakowskie ulice w lipcu 1992.

Początkowo obsługiwały linie 114 (Górka Narodowa – Ruczaj) i 119 (Borek Fałęcki – Dworzec Główny). Później można je było spotkać na większości linii obsługiwanych taborem przegubowym. W latach 1992–1996 zakupiono łącznie 30 takich pojazdów, które przez lata wiernie służyły pasażerom.

Charakteryzowały się solidną konstrukcją i charakterystycznym dźwiękiem silnika, który wielu pasażerów pamięta do dziś. Choć nie były niskopodłogowe, przez lata zapewniały niezawodny transport po Krakowie.

Mimo że Scanie zniknęły z regularnej eksploatacji, jeden egzemplarz został zachowany jako pojazd historyczny! To Scania CN113 ALB o numerze taborowym #38030, która do dziś przypomina o złotych latach tych szwedzkich autobusów w Krakowie. W okresie wakacyjnym można ją spotkać na ulicach naszego miasta w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.

Dekadę później, wielu miłośników komunikacji miejskiej nadal wspomina te pojazdy z sentymentem. ■

W MPK PRACUJE 44 LATA, NA ROWERZE PRZEJECHAŁ PONAD 3500 KILOMETRÓW WZDŁUŻ GRANICY POLSKI

O swojej pracy i pasji rowerowej opowiada Stanisław Babiuch, specjalista do spraw informatyki w Dziale Informatyki MPK w Krakowie

Tomasz Bałabański: Od kiedy pracujesz w MPK?

Stanisław Babiuch: W grudniu ubiegłego roku rozpocząłem 44 rok pracy w naszej firmie.

TB: 44 lata! To szmat czasu! Co przez ten czas robiłeś w MPK?

SB: Zacząłem od stanowiska tokarza-frezera, zaraz po skończeniu szkoły zawodowej. Zakład znajdował się jeszcze w budynkach na ul. św. Wawrzyńca. Później, po 10 latach pracy na obrabiarkach zostałem kierowcą autobusu. Jeździłem Jelczem PR110 z manualną skrzynią biegów. To były świetne jak na swoje czasy pojazdy. Czasami też jeździłem Ikarusami 260, sporadycznie przegubowym Ikarusem 280. W tym czasie ukończyłem technikum dla pracujących. Rozpocząłem potem zaoczne studia informatyczne i przeniósłem się do Informatyki, co związane było z moimi zainteresowaniami. Studia skończyłem w terminie i od 25 lat jestem specjalistą do spraw informatyki.

TB: Co prawda zwrot „przodownik pracy” odszedł wraz ze słusnie minioną epoką, ale jeden z nich, Wincenty Pstrowski, znajduje się na odznaczeniu, które otrzymałeś.

SB: Tak. W latach 80-tych zostałem uhonorowany odznaką Racjonalizator Produkcji za optymalizację procesów obróbki mechanicznej i regeneracji podzespołów w Zakładzie Napraw Pojazdów w naszej firmie. Na tej odznace znajduje się właśnie wizerunek tego przodownika pracy (śmiech). W tamtych czasach był to naprawdę duży dowód uznania dla pracy i pomysłowości pracownika. Pamiętam chwile dokumentowania projektów na papierze z użyciem ołówków, linijek i deski kreślarskiej – nie było CAD-ów, a poprawki robiło się z użyciem gumki do ścierania lub rysowania projektu od początku.

TB: Czym zajmujesz się teraz w MPK?

SB: Od wielu lat jestem odpowiedzialny za projektowanie i eksploatację sieci komputerowych, zarówno przewodowych, jak i bezprzewodowych, tak zwanych Wi-Fi. Dbam o to, żeby firmowe komputery miały połączenie z serwerami centralnymi zarówno kablowo, jak i bezprzewodowo.

TB: Czyli to dzięki Tobie mogę z mojego laptopa dostać się będąc na sali konferencyjnej do dysków sieciowych i Internetu?

SB: Właściwie tak.

TB: Ale oprócz pracy masz też czas na hobby.

SB: Tak. Od wielu lat jeżdżę na rowerze. Moim największym dokonaniem jest przejechanie w roku 2018 ponad 3500 kilometrów wzdłuż granicy Polski. Moją wyprawę rozpocząłem w Zakopanem i po 40 wyczerpujących dniach zamknąłem pętlę wracając do Zakopanego. Jadąc wzdłuż granicy z Czechami dotarłem do Bogatyni pokonując dystans około 800 km i 9000 m przewyższenia. Po tym odcinku droga wzdłuż granicy z Niemcami (500-kilometrowy dystans przejechałem w 4 dni) i brzegiem Bałtyku mogła wydawać się łatwa i płaska, ale z każdym dniem byłem przecięż coraz bardziej zmęczony. Nad jeziorem Dąbie pod Szczecinem odpoczywałem ze znajomymi na żaglówce. Potem już tylko 90 km i odwiedziłem Świnoujście rozpoczynając odcinek wzdłuż Bałtyku. Drogi się zmieniły na bardziej piaszczyste, ale w miejscowościach turystycznych pojawiły się ciekawie wykonane alejki rowerowe. Do portu na Helu dojechałem obserwując masę ludzi na windsurfingu i kitesurfingu. Po dwudniowym odczynku w Karwi jadąc przez Trójmiasto, Świdno, Frombork skierowałem się do najzimniejszego miejsca w Polsce Wisztyńca. Jechałem wzdłuż mazurskich jezior, Puszcza Białowieską, błotami Podlasia aż do Bieszczad. Potem rozpoczął się



Nad polskim morzem

trudny górski odcinek wzdłuż południowej granicy Polski. Najdłuższy pokonany przeze mnie dzienny odcinek liczył ponad 170 km. Spędziłem wtedy na siodełku przeszło 11 godzin.

TB: Co z noclegami, jedzeniem? Jak zorganizowałeś tę wyprawę logistycznie?

SB: Jedzenie kupowałem po drodze. Zawsze miałem w rowerowych sakwach zapas wody i przekąsek oraz 400 g puszkę mięsną i słoik dżemu, które stanowiły ekwiwalent dania obiado-

wego. Część noclegów zarezerwowałem jeszcze przed rozpoczęciem wyprawy. Ale większość rezerwowałem dzień przed następnym postojem korzystając również z Centrum Wsparcia w postaci mojego siostrzeńca Roberta. To była nieoceniona pomoc, bez której nie udało by mi się ukończyć wyprawy. Miałem co prawda nakreślony wstępnie plan jazdy z trzema lokalizacjami na dwu i trzydniowe odpoczynki, ale oczywiście zdarzały się sytuacje nieprzewidziane, chociażby burza, która



Z grupą kolegów z MPK na wycieczce rowerowej

zmusiła mnie do przzerwania jazdy i zmiany miejsca noclegowego oraz trudy związane ze stanem dróg, co nie pozwoliło mi dotrzeć do zaplanowanego miejsca.

TB: Co utkwiło Ci szczególnie w pamięci z tej wyprawy?

SB: To co szczególnie pamiętam to gościnność gospodarza obiektu agroturystycznego w Szczepanowie. Poza tym w Szklarskiej Porębie spotkałem naszego kolegę, Mateusza który namówił mnie na wspólne wyjazdy w ramach MPK Bike Team. Ponadto na odcinku granicy z Niemcami widziałem ślady bytności polskich turystów „... nasi tu byli...” w MOR-ach z koszami pełnymi butelek polskiej wody mineralnej, alejka rowerowa wzdłuż brzegu Helu, trzytysięczny kilometr, który wypadł dokładnie w Ameryce (miejscowości o nazwie Ameryka, nie planowałem tego, naprawdę!) czy widoki oglądane z górnych partii Bukowiny Tatrzańskiej.

TB: Czy podczas tego „wyścigu dookoła Polski” zrobiłeś sobie chociaż jeden dzień odpoczynku?

SB: Oczywiście tak. W trakcie odcinków górskich zmęczenie było duże i kilkudziesięciogod-

zinne odpoczynki mojemu organizmowi się po prostu należały. Mogłem wtedy spokojnie pograć na gitarze, którą cały czas wiozłem ze sobą. Pierwszy odpoczynek wypadł w Szklarskiej Porębie, która powitała mnie ogromną ulewą. Przemokłem wtedy całkowicie, a wstępnie zarezerwowany nocleg okazał się obiektem w trakcie remontu. Kolejne dłuższe odpoczynki wypadły nad jeziorem Dębno pod Szczecinem gdzie odpoczywałem na żaglówce, nad morzem w domkach w Karwi a ostatni w Bieszczadach, w ośrodku Bogdanka w Kalnicy.

TB: Wiozłeś ze sobą gitarę? Jak?

SB: Na plecach. Lubię czasami pobrzdakać, dlatego na wyprawę wziąłem swój instrument. Było to trochę niewygodne, ale daliśmy radę (śmiech), chociaż jak powiało w plecy to i pod górę lżej się jechało.

TB: Słyszałem, że niedawno zmierzyłeś się z jeszcze jednym wyzwaniem rowerowym.

SB: Tak. W 2023 roku przejechałem indywidualnie wzdłuż Wisły trasą rajdu Wisła 1200. Od jej źródeł do ujścia. Zajęło mi to 11 dni. Tym razem trasa była względnie płaska, ale wbrew pozorom wyczerpująca. Przejazd wymagał dokładne-



W polskich górach

go trzymania się wytypowanego szlaku. Wiązało się to z posiadaniem sprawnej nawigacji, a już przy starcie okazało się, że mam awarię GPS-a na moim smartfonie. Do Krakowa dojechałem korzystając z map papierowych. W Krakowie musiałem pojechać do serwisu i usprawnić mechanizm napędowy roweru. Potem już tylko trudy piaszczystych lub błotnych dróg często z zawaliskami drzew. Trasa przebiegała po zarośniętych wysoką trawą lub wyłożonych betonowymi płytami wałach i obszarach zalewowych, po ścieżkach wydeptanych przez rolników.

TB: Czy na rowerze jeździsz tylko po Polsce?

SB: Nie. W 2022 roku wybrałem się na wyprawę na Półwysep Iberyjski. Z grupą podobnych zapaleńców zwiedziliśmy południową Hiszpanię, Gibraltar i mały kawałek Afryki w Maroko. To zupełnie nowe doświadczenie, inny kraj, inna kultura, inni ludzie. Bardzo mi się podobało i myślę już o tym gdzie wybrać się następnym razem.

TB: Czy w MPK znalazłeś podobnych do Ciebie pasjonatów kolarstwa?

SB: Tak. Często umawiamy się z Mateuszem Kraszewskim, Tomaszem Grabowskim i Krzysztofem Siwcem na sobotnie wyjazdy. Trasy są różne – w kierunku Tarnowa, czasem na Śląsk. Ale zawsze to musi być trzycyfrowka, czyli co najmniej 100 km do przejechania.

TB: Czy rower to Twoje jedyne „życiowe” hobby?

SB: Nie. Od lat 80-tych ubiegłego wieku dużo chodziłem po naszych górach. Prздеptałem wszystkie polskie pasma górskie, większość z nich przeszedłem w obie strony. Potwierdzeniem tego jest zdobycie przeze mnie wszystkich stopni Górskiej Odznaki Turystycznej: od „Popularnej” przez wszystkie stopnie „Małej”

i „Dużej GOT” aż do szczególnie cennej – „Za wytrwałość”, którą można otrzymać dopiero po zdobyciu dużych i małych GOT, o których powiedziałem przed chwilą, jeśli dodatkowo przez co najmniej 7 kolejnych lat nadal intensywnie chodziło się po górach. To jest hobby na lata. Byłem na Rysach, przeszedłem kilka razy Orlą Perc jeszcze w czasach, kiedy ten szlak był dwukierunkowy, widziałem wschód słońca z Babiej Góry i gadałem z czarownicami na Łysej Górze. Podczas wędrówek przeszedłem na pewno kilka tysięcy kilometrów zarówno w trudnym jak i w łatwiejszym terenie. Zawsze starałem się trzymać znakowanych szlaków, nie ryzykować nadmiernie i nie zostawiać po sobie śmieci choć zdarzało mi się przychodzić do schronisk górskich w środku nocy i nocować zimą w szałasach pasterskich. Potrafiłem też zawrócić ze szlaku, kiedy warunki atmosferyczne się pogarszały. Ostatnio okazało się, że nie posiadam jednak wszystkich stopni Górskiej Odznaki Turystycznej. Od kilku lat przyznawane są 3 stopnie GOT „W góry”, przeznaczone dla dzieci w wieku 5, 6 i 7 lat. Więc z powodów obiektywnych tych odznak już nie zdobędę (śmiech). Miałem też epizod żeglarski będąc członkiem załogi brygu STS Chopin podczas jednego z jego pełnomorskich rejsów po Bałtyku, z Tallina do Karlskorony. To także było wspaniałe, rozwijające doświadczenie życiowe.

TB: Jesteś naprawdę wytrawnym turystą. Czego Ci życzyć?

SB: Kolejnych zagranicznych wypraw rowerowych, zdrowia i jeszcze raz zdrowia.

TB: Tego Ci zatem życzę i dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Tomasz Bałabański ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE WYBIERA DOSTAWCÓW NOWYCH TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW

Początek 2025 roku przyniósł rozstrzygnięcia kilku przetargów na nowe tramwaje i autobusy. Co istotne MPK w Krakowie uzyskało już wsparcie finansowe na realizację zakupu 42 nowych zeroemisyjnych autobusów w ramach przedsięwzięcia o nazwie „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”. Z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach III edycji programu „Zielony Transport Publiczny” MPK uzyska 100 proc. dofinansowania do zakupu autobusów elektrycznych i wodorowych.

NOWE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE

W piątek, 14 marca MPK w Krakowie zdecydowało o wyborze:

- oferty Irizar e-mobility S.L. na dostawę 22 autobusów elektrycznych o długości 12 m (wartość zamówienia to 53 994 556,00 zł netto)
- oferty Solaris Bus & Coach Sp. z o.o na dostawę 10 autobusów przegubowych o długości 18 m (wartość zamówienia to 32 940 000 zł netto).

Przed podpisaniem umowy z dostawcami autobusów elektrycznych, dokumenty przetargowe muszą jeszcze przejść tak zwaną kontrolę uprzednią w Urzędzie Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnym wynikiem, będzie można podpisać umowę. Od tego momentu Solaris będzie miał 11 miesięcy, a Irizar 12 miesięcy na realizację kontraktu.

Każdy z autobusów będzie konstrukcyjnie przygotowany do ładowania zarówno przez klasyczne złącze plug-in, jak i za pomocą pantografu. Wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w pojazdach będą zasilane wyłącznie energią elektryczną. Dodatkowe wyposażenie obejmuje m.in. pełen monitoring, rozbudowany system informacji pasażerskiej, klimatyzację, ładowarki USB oraz elektryczny system ogrzewania.

AUTOBUSY WODOROWE

MPK w Krakowie we wtorek, 25 lutego wybrało ofertę firmy PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy sp. z o. o. na dostawę 10 pierwszych autobusów



Autobus marki NesoBus testowany przez MPK w Krakowie

zasilanych wodorem do Krakowa. Będą to pojazdy marki NesoBus (cena jednego autobusu to 2 938 849 zł netto).

Przed podpisaniem umowy z dostawcą autobusów wodorowych, dokumenty przetargowe muszą jeszcze przejść tak zwaną kontrolę uprzednią w Urzędzie Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnym wynikiem, będzie można podpisać umowę. Od tego momentu producent będzie miał 12 miesięcy na realizację kontraktu.

Autobusy wodorowe NesoBus będą mieć 12 m długości. Wszystkie będą niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością (wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i opiekunów jadących z dziećmi na wózkach oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach). W pojazdach będzie działał nowoczesny system informacji pasażerskiej – tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi w środku i na zewnątrz. Nowe autobusy będą także zapewniać komfortowe warunki pracy kierowcom. Warto podkreślić, że zaletą autobusów wodorowych jest przede wszystkim zasięg – nawet do 450 km na jednym tankowaniu.

NOWE TRAMWAJE

We wtorek 4 marca MPK w Krakowie wybrało oferty PESA Bydgoszcz S.A. na dostawę nowych tramwajów. Chodzi o trzy rodzajów wagonów:

- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 32–34 m,

- do 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 32–34 m,
- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 42–45 m.

Decydując o zakresie zamówienia i rodzaju tramwajów, które będą kupowane, MPK w Krakowie brało pod uwagę zarówno oczekiwania pasażerów, jak również intensywny rozwój sieci torowisk w Krakowie. Równie ważne są możliwości finansowe krakowskiego przewoźnika. To dlatego priorytetem będzie zamówienie 30 nowych wagonów dwukierunkowych, które będą mogły zostać wykorzystane do obsługi m.in. linii na Azory, która w pierwszym etapie ma powstać bez pętli. Dostawy tych tramwajów powinny się rozpocząć najpóźniej w 2028 roku (krakowski przewoźnik złożył już wnioski o dofinansowanie do ich zakupu w ramach programu FEnIKS). Decyzja o zakupie pozostałych 60 wagonów zależy od pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania, w tym z KPO. Na realizację całego zamówienia, obejmującego 90 tramwajów, będzie potrzebna kwota 1,8 mld zł netto.

MPK planuje, że po dostawie co najmniej 30 nowych wagonów, z ruchu zostaną wycofane wszystkie tramwaje bez niskiej podłogi i klimatyzacji. Dzięki temu po zakończeniu dostaw, cała tramwajowa flota MPK będzie złożona wyłącznie z pojazdów z niską podłogą, wyposażonych w klimatyzację i system informacji pasażerskiej. To szczególnie ważne dla osób z ograniczoną mobilnością, przede wszystkim osób poruszających się na wózkach oraz osób niewidomych i słabowidzących. ■

TOMASZ MOŹDZIERZ

NOWY WARSZTAT AKUMULATORNI W STACJI OBSŁUGI AUTOBUSÓW WOLA DUCHACKA

Pod koniec 2024 roku w ramach działań działu „Inwestycji, remontów i obsługi infrastruktury” wykonano remont dwóch warsztatów znajdujących się w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Kompleksowemu remontowi poddano warsztat akumulatorni oraz warsztat ogumienia. Oba warsztaty stanowią strategiczne obszary przy obsłudze floty autobusowej w każdej Stacji Obsługi Autobusów.

Zakres prac obejmował prace stricte budowlane związane z wymianą posadzek wraz z dostosowaniem ich poziomu do poziomu hali napraw bieżących, wymianą okładzin ściennych (zastosowano płyty gresowe kolorystyką dostosowane do pozostałych pomieszczeń), wymianą instalacji elektrycznej, wentylacyjnej oraz oświetleniowej.

Najbardziej spektakularną metamorfozę przeszedł warsztat akumulatorni składający się z pomieszczenia ładowani akumulatorów, pomieszczenia prostowników oraz pomieszczenia warsztatu ogólnego.

Warsztat akumulatorni to pomieszczenie szczególne ze względu na wymagania związane z procesem doładowywania akumulatorów rozruchowych w zakresie wentylacji w standardzie przeciwwybuchowym oraz oświetleniem spełniających takie same wymagania. Zastosowano również zgodnie z nowymi wymaganiami dodatkowe oświetlenie awaryjne oraz czujniki dymu, które podłączono do istniejącej centrali systemu sygnalizacji pożarowej POLON 4000, znajdującej się w pokoju mistrza. Nowością jest zastosowanie Zintegrowanego Systemu Zabezpieczeń Gazowych składającego się z centrali sterującej



Widok warsztatu przed remontem

CS4N oraz detektorów gazu z wymiennymi sensorami.

W pomieszczeniu ładowni akumulatorów przebudowano 12 stanowisk do ładowania, które umożliwiają równoczesne ładowanie 24 akumulatorów przy zastosowaniu mostków łączeniowych. Najbardziej widoczna zmiana pojawiła się w pomieszczeniu prostowników, gdzie w miejsce ogromnych prostowników i układów sterujących pamiętających lata osiemdziesiąte ubiegłego wieku zastosowano nowoczesne elektroniczne prostowniki Fronius Acctiva Professional 35A, które umożliwiają ładowanie akumulatorów różnego rodzaju w tym AGM. Pomieszczenie warsztatu ogólnego zostało poszerzone oraz wyposażone w nowe szafy i regały warsztatowe. ■

Fot. Tomasz Moździerz

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE STAWIA NA ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII



Dla MPK w Krakowie rozwój przyjaznej dla środowiska floty tramwajowej i autobusowej jest jednym z priorytetów. Równie ważna jest troska o pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł.

Dlatego zdecydowano o zamontowaniu paneli fotowoltaicznych na dachu jednej z hal w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

MPK zleciło już prace projektowe niezbędne do uzyskania pozwolenia na realizację tej inwestycji. Warto podkreślić, że jednocześnie z montażem paneli fotowoltaicznych planowana jest budowa dwóch magazynów energii, która będzie pozyskiwana ze słońca. Pozwoli to na wykorzystanie tej energii w nocy, kiedy zużycie jest największe. Przypomnijmy, że to właśnie tam stacjonują i są

ładowane wszystkie autobusy elektryczne, których MPK posiada obecnie 121. Wkrótce ich liczba jeszcze się zwiększy, ponieważ krakowski przewoźnik planuje zamówienie ponad 37 pojazdów z takim zasilaniem.

Montaż paneli fotowoltaicznych w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka to kolejne miejsce, gdzie energia słoneczna będzie zapewniać zasilanie. Od 2022 roku podobne rozwiązanie funkcjonuje już w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Na dachu wybudowanej tam hali zamontowano 228 ogniw paneli fotowoltaicznych, które zajmują powierzchnię około 500 m². System funkcjonowania paneli jest zoptymalizowany, aby maksymalnie wykorzystywać światło słoneczne, także w miesiącach, kiedy jest go najmniej. ■

UWIELBIA PROWADZIĆ TRAMWAJE, A JEDNOCZEŚNIE JEST ZNAKOMITYM ORGANIZATOREM PIŁKARSKICH TURNIEJÓW DLA DZIECI

O pracy motorniczego i pasji do pomagania oraz sportu rozmawiamy z Mariuszem Wyszyńskim, motorniczym z zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

Marek Gancarczyk: Od ilu lat pracuje Pan jako motorniczy?

Mariusz Wyszyński: Pracuję w MPK jako motorniczy już od 28 lat. Miałem w tej pracy niestety dłuższą przerwę, bo w 1999 roku zachorowałem na poważną chorobę i przez 1,5 roku trwało moje leczenie.

MG: Jak Pan trafił do MPK w Krakowie?

MW: Zawsze chciałem pracować i jeździć tramwajem lub autobusem. Autobusem nie mogłem, bo byłem wtedy jeszcze za młody, więc postanowiłem prowadzić tramwaje.

MG: Praca prowadzącego tramwaje bardzo angażuje, a Pan znajduje czas na działalność charytatywną. Na czym ona polega?

MW: Tak, to prawda organizuję piłkarskie turnieje charytatywne.

MG: Skąd pomysł na taki turniej i kiedy zorganizował Pan taki turniej po raz pierwszy?

MW: Najpierw zająłem się turniejami dla Sylwii, córki jednego z moich kolegów motorniczych z Nowej Huty. Zorganizowałem dla niej osiem turniejów, żeby zbierać pieniądze na leczenie. Pierwszy taki turniej zrobiłem w 2015 roku.

MG: Skąd pomysł na taką formę pomocy i zbierania pieniędzy?

MW: Ja w tym okresie pracowałem w klubie Garbarnia Kraków, gdzie byłem kierownikiem grup młodzieżowych. Sylwię znałem prywatnie, więc podjąłem decyzję, że będą ją wspierać finansowo. A ponieważ pracowałem w klubie sportowym i miałem odpowiednie kontakty udało się zebrać różnego rodzaju gadżety na licytację o sporę wartości, w tym takie jak rowery. Na turniejach zebraliśmy kwotę ok. 12 tys. złotych. To dawało Sylwii możliwość leczenia przez 3–4 miesiące.

MG: Ile turniejów charytatywnych już Pan zorganizował?



MW: Dla samej Sylwii było to osiem turniejów. Niestety pomimo wsparcia jakie miała zmarła w 2020 roku. Powiedziałem sobie wtedy, że raz w roku będę organizował turniej charytatywny dla potrzebujących. Od tego czasu odbyły się już turnieje charytatywne dla chorych dzieci: Adasia, Angeliki i Michała. Był też turniej ze zbiórką pieniędzy dla trenera Pawła, który uległ wypadkowi. W 2022 roku, gdy wybuchła wojna w Ukrainie, pomagaliśmy także jednej ukraińskiej rodzinie,

która uciekała przed wojną do Polski. Zebraliśmy dla nich 22 tysiące zł. Ta rodzina nadal mieszka w Krakowie.

MG: Co jest najtrudniejsze w organizacji takich turniejów? I z czego ma Pan największą satysfakcję?

MW: Najtrudniejsze zadanie to zebranie drużyn, uzbieranie odpowiedniej liczby ciekawych gadżetów. Trudne są kwestie organizacyjne. Natomiast największą satysfakcję mam wtedy, kiedy widzę zadowolenie grających dzieci, gdzie widać ich uśmiech i wielkie zaangażowanie.

MG: Udało się Panu zaangażować do organizacji turnieju znane osoby, w tym Ewę Wachowicz. Jak ją Pan do tego przekonał?

MW: Ewa Wachowicz była dobrą koleżanką mojego znajomego. W roku 2013 lub 2014 umówiłem się z nią na spotkanie i od tego czasu nam pomaga przy każdym turnieju. Ale nie tylko ją udało nam się zaangażować do wsparcia naszych turniejów. Robią to także mistrzowie świata w boksie: Mariusz Wach, Dariusz Michalczewski oraz tacy sportowcy jak bramkarz Karol Niemczycki czy mistrz olimpijski Paweł Zygmunt.

MG: Jaką pomoc dzieciom przynosi organizacja takich turniejów?

MW: Wszystkie zebrane pieniądze są przeznaczane dla chorych dzieci. Dzięki tym środkom dzieci mogą przechodzić niezbędne operacje, mogą liczyć na rehabilitację. Nie wszystkich rodziców stać na to, aby samemu to sfinansować.

MG: Czy poza turniejami charytatywnymi organizuje Pan jakieś inne wydarzenia sportowe?

MW: Tak, od 2018 roku organizuję także turnieje komercyjne pod nazwą „Turniej Smoka”. Grają w nim dzieci z całego świata: z Algierii, Indii, Czech, Irlandii czy Węgier. Jest to turniej uznawany za jeden z najlepszych na hali w Polsce.

MG: Skąd pomysł na taki turniej?

MW: Był to czas, gdy skończyła mi się umowa w Garbarni Kraków. Potem przez pół roku pracowałem w Cracovii. I wtedy razem z kolegą wpadłem na pomysł organizacji „Turnieju Smoka”. Nazwaliśmy go w ten sposób, bo smok bardzo mocno kojarzy się z Krakowem, a my turnieje planowaliśmy organizować właśnie w tym mieście.

MG: Jak często ten turniej się odbywa?

MW: Turniej odbywa się 25 razy w roku, od listopada do marca co tydzień, a w okresie letnim raz w miesiącu.

MG: Wow! To bardzo często.

MW: Jak policzyłem, to przez siedem lat za-

grało w tym turnieju ponad 32 tysiące dzieci. Turniej zyskał stałych sponsorów i to nie tylko z Krakowa, ale też np. z Suchej Beskidzkiej czy Roztocza. Organizując „Turniej Smoka” współpracuję z profesjonalistami z PZPN oraz z klubów z Ekstraklasy. Zależy mi, aby każdy z nich miał profesjonalną oprawę. Mecze odbywają się m.in. na hali Orzeł Piaski Wielkie, a w letniej edycji na stadionie w Niepołomicach, gdzie swoje mecze rozgrywa Puszcza Niepołomice czy na Stadionie Miejskim w Mielcu, gdzie swoje mecze rozgrywa STAL MIELEC. Dodatkowym miejscem na letnie turnieje jest Gminne Centrum Sportu w Staniątkach.

MG: Jak Pan łączy organizację tak dużej liczby turniejów z pracą motorniczego?

MW: Muszę przyznać, że nie byłoby to możliwe bez pomocy pracowników planowania, którzy ustalają grafiki pracy. Jak to tylko jest możliwe „idą mi na rękę”. Oczywiście pracuję na pełny etat i przychodzę prowadzić tramwaje na tyle godzin, co każdy inny motorniczy. Łączenie tego co robię jest trudne. Szczególnie ciężko było na samym początku, bo wtedy wszystko robiłem sam z moją partnerką. Ale teraz jest już lepiej, bo mam pracowników, którzy zajmują się wieloma sprawami związanymi z organizacją tych turniejów. Przy tej okazji chciałbym wymienić kilku moich kolegów z pracy, którzy przy turniejach charytatywnych zawsze mi pomagali. Jest to motorniczy Artur Bochenek i pracownik działu obsługi technicznej Janusz Gomółka.

MG: I nadal chce Pan być motorniczym?

MW: Jak najbardziej. Ja bardzo lubię prowadzić tramwaje. I mam nadzieję, że będę mógł je prowadzić do emerytury, czyli jeszcze 13 lat. Zresztą, gdybym tego nie lubił, to pewnie już dawno bym z tej pracy zrezygnował. A ja wprost przeciwnie, nie zamierza nic w tej kwestii zmieniać. W przeszłości w 2000 i 2001 roku wygrywałem nawet konkurs na najlepszego motorniczego w konkursie „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską”, który organizowało MPK w Krakowie.

MW: Jakie plany ma Pan na przyszłość?

MW: Chciałbym zrobić turniej z drużynami ze szkółek takich europejskich zespołów jak Roma, Real Madryt czy Barcelona. To właśnie jest moje marzenie, żeby na „Turniej Smoka” przyjechały dzieci trenujące w najlepszych szkółkach piłkarskich w Europie.

MG: Tego serdecznie Panu życzę!

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■

MALI I DUZI BOHATEROWIE KLIMATU!

MISJA SZÓSTA – czyli o tym jak Akademia Bohaterów Klimatu odwiedziła Zajezdnię Tramwajową Podgórze

Edukacja ekologiczna i klimatyczna jest dziś niezwykle ważna. Dzięki niej uczymy się, jak dbać o naszą planetę, aby mogła służyć nam i przyszłym pokoleniom. Poprzez swoje codzienne nawyki i wybory wpływamy na kondycję środowiska. Jeszcze 150 lat temu nasz ślad ekologiczny był bliski zeru. Teraz zmagamy się z globalnym ociepleniem, zimą dni z pokrywą śnieżną jest coraz mniej, latem w niektórych miastach występują niedobory wody, a fale upałów przedłużają się.

Aby sprostać wyzwaniom klimatycznym, Kraków realizuje cały szereg działań mających na celu łagodzenie skutków zmian klimatu – od tych dotyczących przeciwdziałaniu skutkom powodzi, przez rozwijanie odnawialnych źródeł energii, ekologiczny transport, po działania edukacyjne skierowane do mieszkańców.

Jednym z takich projektów edukacyjnych przygotowanych przez Miasto Kraków jest „Akademia Bohaterów Klimatu” – całoroczny cykl siedmiu spotkań, dedykowany uczniom i uczennicom klas 1–3 krakowskich szkół podstawowych, podczas których uczestnicy mają szansę poprzez gry, doświadczenia i spotkania poznawać różne aspekty dotyczące klimatu oraz wpływu zmian klimatu na środowisko zarówno w skali globalnej, jak i w samym mieście Krakowie. Inauguracja projektu z udziałem Pana Prezydenta Miasta Krakowa, Jacka Majchrowskiego miała miejsce w grudniu 2022 r. i od tego czasu zgromadziła ponad 700 uczestników. O tym jak ważna dla samych Krakowian jest edukacja ekologiczna i klimatyczna świadczy choćby fakt, że zapisy do III edycji naszego programu zamknęły się już wieczorem, pierwszego dnia od rozpoczęcia przyjmowania zapisów.

Ideą tego programu jest zainteresowanie tematem klimatu młodych uczniów już od pierwszych szkolnych lat, tak by z czasem jako dorosłe osoby nie tylko posiadali wiedzę, ale i szerokie

kompetencje w obszarze klimatu i potrafili poradzić sobie w zmieniającym się świecie, a także potrafili rozwijać technologie, profesje i dziedziny potrzebne do tego by działać na rzecz klimatu. Wierzymy, że każdy z uczniów biorący udział w projekcie staje się bohaterem zmiany na lepsze, propagatorem edukacji klimatycznej, który sam ucząc się, będzie też przekazywał tę wiedzę swoim rówieśnikom i rodzinom oraz propagował ekologiczne zachowania w szkole i poza nią.

To co wyróżnia Akademię Bohaterów Klimatu na tle innych projektów, to kompleksowe podejście do sprawy. Akademii towarzyszy przygotowany specjalnie dedykowany Elementarz Bohaterów Klimatu, który jest skarbnicą wiedzy o klimacie w Krakowie a zarazem zbiorem „smoczych zadań” do samodzielnego wykonania. Nauczyciele biorący udział w Akademii otrzymują opracowane w tym celu konspekty do przeprowadzenia lekcji w zakresie edukacji klimatycznej, a uczniowie otrzymują zeszyty kreatywne „Drużyna Smoka Wawelskiego i jej klimatyczne moce”, karty pracy z rebusami, czy łamigłówkami oraz szereg innych materiałów edukacyjnych, które będą stanowić inspirację do ekologicznego życia.

Akademia Bohaterów Klimatu w zamyśle ma budować praktyczne kompetencje uczniów w obszarze zmian klimatu, zwiększać świadomość klimatyczną młodych mieszkańców Krakowa, zapoznać uczniów z działaniami miejskimi w obszarze zmian klimatu i możliwymi działaniami, które uczniowie mogą sami podejmować.

Program w każdym roku obejmuje 10 klas z krakowskich szkół. Adresatem są uczniowie szkoły podstawowej, klasy I–III. Podczas trwania Akademii uczestnicy odwiedzają między innymi Krakowskie Centrum Edukacji Klimatycznej, gdzie uczestniczą w artystycznych warsztatach upcyklingowych, Centrum Edukacji Ekologicznej Bielany prowadzone przez Wodociągi Miasta

Krakowa, gdzie rozmawiają o znaczeniu wody dla człowieka, o obiegu wody w przyrodzie czy technologiach jej uzdatniania. Podczas wizyty w krakowskiej Ekospalarni mają natomiast okazję zobaczyć, jak wygląda przywóz i rozładunek odpadów do bunkra, termiczne przekształcanie odpadów komunalnych, oczyszczanie spalin oraz wytwarzanie energii elektrycznej i ciepłej. W programie planujemy też przeprowadzić warsztaty żywieniowe „Jak gotować z myślą o planecie” w Zespole Szkół Gastronomicznych nr 2, gdzie najmłodszy dowiedzą się, na czym polega idea zero-waste w kuchni oraz poznają praktyczne wskazówki, jak ograniczyć marnowanie jedzenia w swoich domach.

Ostatnim spotkaniem w ramach Akademii jest Gala na zakończenie. Oprócz podziękowań, otrzymania dyplomów, gratulacji i wspólnego posadzenia pamiątkowego drzewa, uczestnicy Akademii biorą udział w zajęciach przyrodniczych poświęconych zieleni na terenie miasta, znaczeniu i roli drzew w mieście oraz pozytywnego wpływu zieleni na człowieka. Zajęcia przyrodnicze prowadzi edukatorzy Centrum Edukacji Ekologicznej Symbioza.

W III edycji Akademia zagościła również w Zajezdni Tramwajowej Podgórze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, gdzie wzięła udział w „Trambusiowej Trasie” edukacyjnej. To bardzo ważne zajęcia, ponieważ propagują transport zbiorowy jako zrównoważoną formę mobilności, która szczególnie w tak dużym mieście jakim jest Kraków pozwala na redukcję zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz poprawę jakości życia mieszkańców. Zajęcia podczas Trasy Trambusiowej pokazują też jak wiele osób potrzeba, by bezpiecznie, komfortowo i ekologicznie poruszać się komunikacją miejską.

Mali bohaterowie podczas warsztatów odwiedzili dyspozytora oraz motorniczego, poznali jak wygląda ich praca i jak bardzo jest ona odpowiedzialna, dowiedzieli się co to jest pantograf, jak wygląda piasecznica oraz po co i skąd się bierze piasek w tramwaju. Mogli wejść do kabiny motorniczego i przyciskać wszystkie guziki na pulpicie – nawet dzwonek. Zwiedzając zajezdnię mogli również przyrzeć się codziennej pracy na stacji obsługi tramwajów, i dowiedzieć się jak naprawia się tramwaje, i co znajduje się pod tramwajem, zobaczyć podnośniki i tokarki. Inspektorzy Nadzoru Ruchu MPK opowiedzieli jak bezpiecznie podróżować w tramwaju i nauczyli jak samodzielnie kupować bilet w automacie, a następnie skasować



go w kasowniku. Na koniec przejechaliśmy też tramwajem przez myjnię, w której każdy tramwaj po zjeździe z trasy myty jest wodą znajdującą się w obiegu zamkniętym, dzięki czemu dowiedzieli się, że w MPK żadna kropla się nie marnuje.

Transportowi miejskiemu poświęcona jest też cała „misja szósta” w Elementarzu Bohaterów Klimatu. Uczniowie mogą się w niej dowiedzieć na przykład, że to właśnie dla Krakowa został specjalnie przygotowany najdłuższy tramwaj w Polsce, który ma prawie 43 metry i może pomieścić około 300 pasażerów oraz, że gdyby wszyscy jego pasażerowie przesiadli się do swoich samochodów, korek wydłużyłby się na 2 kilometry. Za każdą zrealizowaną misję mali bohaterowie otrzymują specjalnie zaprojektowane stemple. Elementarz, to również jedyny taki projekt w Polsce, a Miasto udostępnia jego treści w całości w formie elektronicznej, więc mogą z niej skorzystać także osoby niebiorące udziału w programie. Dla uczestników programu przygotowany też został zeszyt kreatywny, który rozdawany jest w ramach akcji „Klimat pod kontrolą – zadania do wykonania na ferie” – uczestnicy bawią się, rozwiązując wraz z drużyną Smoka Wawelskiego klimatyczne łamigłówki i zadania oraz kart pracy.

Projekt jest kontynuacją miejskich działań w obszarze edukacji klimatycznej w ramach kampanii „Kraków w dobrym klimacie”. ■

*) Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza – Referat Edukacji Ekologicznej i Klimatycznej.

 **Kraków**

EKOLOGIA



Zeroemisyjne autobusy

Wykorzystanie odnawialnych
źródeł energii

Zajęcia edukacyjne dla dzieci

JUSTYNA MIERZWA

WALENTYNKI Z MPK W KRAKOWIE

Nie od dzisiaj wiadomo, że w krakowskim tramwaju można się zakochać. Jak kiedyś śpiewał Zbigniew Kurtycz: „Jadę do Ciebie tramwajem, koła wesoło stukają, tramwaj piękny i świat, wszystkich bym dziś ucałować rad!”

Mieliśmy już bowiem przez lata na pokładzie naszych pojazdów rozśpiewanych aktorów Teatru Ludowego – Małgorzatę Krzysicę, Jana Nosala i Piotra Piechę, był też zespół Octavia Ensemble.

Naszych pasażerów bawiła Merlin i Elvis, a kiedyś wraz z aktorami Teatru Stu zorganizowany został walentynkowy autobus – w nim zaś czytający aktorzy m.in. Aleksander Talkowski, którzy angażując pasażerów odgrywali najbardziej romantyczne sceny z utworów Wiliama Shakespeare’a.

I tym razem chętni na gorące rytmy byli wszyscy pasażerowie Zakochanego Tramwaju, który 14 lutego przemierzał ulice Krakowa. Nic to bilet, nic kontrola. Słodki buziak na wejściu był ważniejszy i gwarantował podróż pełną wrażeń oraz słodki prezent czekoladowe i czerwone serduszko.

Jeszcze kilka dni po walentynkowej imprezie rozdzwaniały się telefony z pytaniem: macie je jeszcze?

Wszystko zaczęło się o godzinie 15:00, kiedy to w rytmach muzyki granej na żywo przez ze-

spół Life Dance wyruszyliśmy z zajezdni Podgórze skąd rozpoczęła się trasa dla zakochanych. Jadąc ulicami Kalwaryjską, Krakowską, przez Plac Wszystkich Świętych, nasz tramwaj zabierał rzeszę świętujących miłość. Od najmłodszych do najstarszych.

Szybko okazało się, że Kraków nie tylko jest pełen zakochanych, ale i też ciekawych co może wydarzyć się w tym pięknie udekorowanym tramwaju. Pani Danusia i Marysia miały wejść tylko na jedno kółeczko wokół Plant, zostały na całe trzy godziny.

Spoiwem były nie tylko tramwajowe tory, ale muzyka. O miłości oczywiście. Pasażerowie, zrazu onieśmieleni, szybko dawali się porwać miłosnym uniesieniom – jedni szeptali tajemne zaklęcia, inni głośno mówili: kocham cię!

Tomek i Magda przyznali nam, że są ze sobą od niedawna i tak naprawdę dopiero się poznają. Nikt by o nich tego nie powiedział, bowiem całą podróż siedzieli przytuleni do siebie podśpiewując. Ania i Michał już w czerwcu staną na ślubnym kobiercu i żałują, że w tramwaju nie można zorganizować przyjęcia... Cóż, nasz tramwaj emanował miłosną magią. Czerwone serduszka, którymi był udekorowany sprawiały, że przechodnie zatrzymywali się na chwilę, by uśmiechnąć się i pomachać radośnie... ■

JERZY MASZEWSKI

WYJĄTKOWY TRAMWAJ WYJECHAŁ SPECJALNIE DLA KOBIET



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A w Krakowie włączyło się w obchody Dnia Kobiet. W sobotę 8 marca na ulice Krakowa wyjechał zabytkowy czerwony wagon typu K o numerze 437. Aby łatwiej było rozpoznać ten specjalny tramwaj został on oznakowany tablicami z napisem „Dzień Kobiet” i bukietami tulipanów w oknach.

Wagon o godzinie 11.00 wyjechał z Zajezdni Tramwajowej Podgórze i ulicami Wadowicką, Kalwaryjską, Limanowskiego i Starowiślną pojechał do centrum miasta. Do godz. 13.00 kursował wokół I Obwodnicy po terasie: Poczta Główna – pl. Wszystkich Świętych – Filharmonia – Teatr Bagatela – Dworzec Główny – Poczta Główna. Tramwaj podczas kursowania zatrzymywał się na wszystkich

przystankach, a pracownicy MPK S.A. w Krakowie (panowie) wręczali wszystkim paniom czekającym na przystankach czerwone tulipany, wywołując tym samym uśmiech na ich twarzach. Zainteresowane osoby mogły dołączyć do przejazdu stając się pasażerami tego wyjątkowego pojazdu. Dodatkowo w pozostałych pojazdach kursujących w tym dniu na regularnych liniach emitowane były życzenia dla Pań z okazji ich święta.

Uśmiech i zadowolenie, które pojawiały się na twarzach solenizantek oraz podziękowania, które były i są wciąż kierowane w stronę MPK, sprawiają że mamy pewność, że akcja się udała, sprawiła wiele radości i będzie kontynuowana i rozwijana w kolejnych latach.

Jeszcze raz wszystkiego najlepszego drogie panie i do zobaczenia za rok! ■

ŁUKASZ MAKOWSKI*

PRACOWNICY MPK STWORZYLI WŁASNĄ LIGĘ SIATKÓWKI



Siatkówką interesuję się od najmłodszych lat. Ponieważ moim rodzinnym miastem jest Radom, już jako dziecko, może nastolatek chodziłem na mecze Czarnych Radom. Pamiętam też jak oglądałem w tv w 1999 roku finał Pucharu Polski i historyczny triumf tej drużyny. I tak się zaczęło. W średniej szkole zacząłem grać, cały czas na poziomie amatorskim, hobbystycznie, czasem regularnie, czasem z długimi przerwami, ale zawsze prędzej czy później do tego wracałem.

Wiedząc, że w MPK od lat funkcjonuje firmowa liga piłkarska, niejednokrotnie myślałem: „Szkoła, że nie ma takich rozgrywek w piłce siatkowej, bo chętnie wziąłbym w nich udział”. Zastanawiałem się dlaczego takich rozgrywek nie ma, skoro siatkówka w Polsce jest sportem bardzo popular-

nym. Nie ujmując oczywiście niczego piłkarzom, przecież to w siatkówce mamy niebotycznie większe sukcesy na najwyższym poziomie, a kibicowsko chwali nas cały świat, więc popularność tej dyscypliny jest ogromna.

Po objęciu stanowiska kierownika zajezdni, poznałem więcej osób w firmie. Podczas rozmaitych rozmów poruszane były również te „luźniejsze” tematy i kiedy tylko schodziliśmy na grunt zainteresowań często wspominałem właśnie siatkówkę. Pół żartem, pół serio, nawiązując do piłkarskiej ligi MPK mówiłem, że podobne rozgrywki w siatkówce mogłyby spotkać się z zainteresowaniem. W zasadzie nie spotkałem się z negowaniem tego pomysłu i niemal każdy rozmówca go popierał, a ja dzięki temu zaczynałem wierzyć, że może uda się go zrealizować.



Był październik 2024 roku, dowiedziałam się, że pomysł został poparty przez Marka Gancarczyka i wtedy postanowiłem, że nie będę czekać, aż ktoś ten projekt zacznie realizować tylko zaczęę działać samemu. Zdecydowałem, że to już ten moment, kiedy trzeba zapytać o opinie na temat przedsięwzięcia Zarząd naszego Przedsiębiorstwa. Po krótkiej rozmowie usłyszałem w dużym skrócie „jesteśmy na tak”. Tak więc dostałem zielone światło do działania. Mijało kilka dni planowania od czego zacząć oraz rozmyślania, jakie kroki podjąć, aby osiągnąć sukces... i wtedy nadszedł 3.12.2024 (atak cyberprzestępców na MPK). Od tego dnia nie było już czasu na siatkówkę, były sprawy ważniejsze, zajmujące mnóstwo czasu. Kiedy już kryzys udało się zażegnać, nadszedł nowy rok. Nowy rok, wszystko w firmie wracało do normy, pomyślałem więc: „Kiedy jak nie teraz?”.

Na początek zdecydowałem zrobić rekonesans, jakie będzie zainteresowanie wśród pracowników. Byłem ciekawy, ilu naszych pracowników będzie miało chęć wyjść na boisko, a nie tylko mówić że to fajny pomysł, bo wiemy, że mówić to jedno, a jak przychodzi do konkretów może być różnie. Zostały wydrukowane ulotki zachęcające do wzięcia udziału w planowanych rozgrywkach, zawierające informację w jaki sposób zainteresowane osoby mogą zgłosić swój udział. Ulotki dotarły do wszystkich zajezdni i innych komórek w firmie. Na tym etapie liczyłem po cichu na to, że zgłosi się wystarczająco dużo pracowników, aby utworzyć 4, może 6 drużyn.

Już po kilkunastu minutach od opublikowania informacji zaczęły się pojawiać telefony i informacje zwrotne zarówno z zapytaniami o szczegóły, ale też już konkretne deklaracje „chcę zagrać”. Na tym etapie oczywiście o szczegółach trudno było

mówić. Pierwszym etapem jaki sobie wyznaczyłem było przyjmowanie zgłoszeń, aby zobaczyć ilu będzie chętnych i ile drużyn uda się stworzyć. Od tego zależało wiele: jaką formę rozgrywek przyjmujemy, jakiej hali będziemy potrzebować, ile rozgrywki potrwać itd. Już po kilku dniach okazało się, że zainteresowanie jest tak duże, że zdecydowanie przerasta oczekiwania. Można było zapomnieć o 4 drużynach,... o 6 również. Trzeba było zacząć planować rozgrywki na drużyn 8. Jasne się stało, że potrzebujemy dużej hali, która będzie dysponować dwoma, a najlepiej 3 sektorami, gdzie będzie można rozgrywać kilka meczów jednocześnie. Okazało się, że wcale nie tak łatwo o znalezienie takiej hali. Często nie dysponowały one wolnymi terminami, a do tego braliśmy pod uwagę lokalizację, żeby jak najwięcej uczestników miało optymalny dojazd do miejsca rozgrywek.

Wiele wykonanych telefonów, wiele zaangażowanych osób – (bo oczywiście nie mogą tylko sobie przypisywać finalizacji tych rozgrywek) i wspólnymi siłami udało się! Teraz już wiemy, że wybór padł na halę przy 9 LO w Krakowie. Hala położona w centrum miasta, niemal pachnąca jeszcze nowością, a przede wszystkim dysponująca satysfakcjonującymi terminami. Biorąc pod uwagę charakter pracy wielu osób w naszej firmie (mam na myśli głównie prowadzących pojazdy którzy pracę zaczynają w godzinach bardzo wczesnych), nie chcieliśmy prowadzić rozgrywek o godzinie 21, jak nam niektórzy zarządzający obiektami sportowymi proponowali. Godzina 18 w 9 LO wydawała się akceptowalna.

W tym samym czasie sływały kolejne zgłoszenia. Nie chciałem nikomu odmawiać, mówić, że już mamy za dużo zgłoszeń. Trzeba było znów podjąć decyzję o zmianie zaplanowanej już formy rozgrywek. Będzie 9 drużyn, jedna będzie pau-



zować w danej kolejce, ale dzięki temu wszyscy chętni zagrają.

Kiedy już została ustalona liczba drużyn, wstępny podział na drużyny, mieliśmy halę i termin kiedy odbędą się rozgrywki, zostali wybrani kapitanowie drużyn, którym przekazano listy zawodników jakimi dysponują. Od tego momentu, to w ich rękach było uzupełnianie i modyfikowanie powierzonych im drużyn, a my, czyli świeżo powstały zarząd rozgrywek mogliśmy zająć się m.in. tworzeniem regulaminu rozgrywek i terminarza. W skład zarządu weszli: Dorota Tyrała, Leszek Uchański i Łukasz Makowski.

5.02.2025r po raz pierwszy spotkaliśmy się na parkietach, aby pograć towarzysko, sprawdzić swoje możliwości i kondycję. Drużyny zostały dobrane w pary, aby rozegrać 5 niezależnych meczów. Jedna z drużyn rozegrała swój wewnętrzny sparing.

Poważną rywalizację o punkty rozpoczęliśmy 12.02.2025. W inauguracji wziął udział Wiceprezes Zarządu – Grzegorz Dyrkacz, który podarował piłkę z pamiątką datą rozpoczęcia rozgrywek i sam zagrał pierwszą piłkę w meczu drużyn Wola Duchacka i Crazy Team Nowa Huta. Każda drużyna rozegra po dwa spotkania z po-

zostałymi rywalami, a o miejscu w tabeli decydują zdobyte punkty, natomiast w przypadku takiej samej ich ilości bilans setów i bilans małych punktów. Pierwszego mistrza poznamy już w czerwcu.

Na dzień pisania tego artykułu jesteśmy po 4 kolejkach spotkań. Każde z nich przysparza zawodnikom wielu emocji, pojawiają się też na rozgrywkach kibice. Oczywiście wyłaniają się też pierwsi faworyci rozgrywek, ale to przecież dopiero początek i żadna z drużyn z pewnością łatwo żadnego meczu nie odpuści, a pot będzie kapał na parkiet do ostatniej piłki 18 czerwca.

Po wakacyjnej przerwie, we wrześniu znów planujemy wyjść na parkiety, by powalczyć o Mistrza Jesiennej edycji Siatkarskiej Ligi MPK Kraków. Liczymy też, że z zawodników ligowych, uda się wyłonić najlepszych, którzy będą reprezentować MPK w zawodach zewnętrznych. I tak być może siatkówka na dobre wpisze się w kanon sportów uprawianych przez pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. ■

**) Kierownik Zajeźdni Autobusowej Płaszów, inicjator powstania rozgrywek Ligi Siatkówki w MPK w Krakowie.*

KOLEJNY SEZON PIŁKARSKIEJ LIGI HALOWEJ MPK

Pod koniec 2024 roku zakończyliśmy rozgrywki piłkarskie w ramach III sezonu Ligi Halowej MPK 2024. Drużyna Płaszów TR nie dała szans rywalom i z kompletem zwycięstw, w cuglach wygrała rozgrywki. Srebrne medale przypadły zespołowi Bieńczy, a brązowe Woli Duchackiej. Kolejne miejsca zajęły Nowa Huta i Podgórze, a tabelę zamknęła ekipa Brożka Team, która decyzją kapitanów zo-

stała uhonorowana pucharem Fair Play. Zarząd Ligi, podsumowując rozgrywki wręczył zasłużone puchary i medale dziękując wszystkim za rywalizację w sportowym duchu. Rozgrywki futbolowe prowadzimy na obiektach TS Tramwaj, mamy również stronę internetową – facebook.com/ligampkkrakow i tradycyjnie zachęcamy wszystkich pracowników naszej firmy do aktywności fizycznej!

Sławomir Suchoszek

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE NAGRADZA SWOICH PRACOWNIKÓW



Nagrodzeni pracownicy MPK

MPK w Krakowie po raz kolejny podziękowało i doceniło pełną empatii postawę swoich pracowników. W piątek, 20 grudnia 2024 roku listy gratulacyjne i nagrody finansowe za swoje zachowanie w pracy otrzymało w sumie 19 pracowników krakowskiego przewoźnika – kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu MPK. Zostali wyróżnieni, bo ratowali życie prowadząc resuscytację, opatrywali rannych, opiekowali się chorymi, wykazywali się odwagą gasząc płonący samochód oraz broniąc pasażerów przed fizycznym atakiem. A to nie wszystko! Przez ostatnie kilka miesięcy pomogli w odnalezieniu pięciu zaginionych osób. Każdemu z nagradzanych pracowników list gratulacyjny przekazał Prezydent Krakowa Aleksander Miszański.

Podczas spotkania zostało podpisane porozumienie pomiędzy MPK S.A. w Krakowie a Komendą Miejską Policji w Krakowie, które pozwoli na jeszcze lepszą koordynację wspólnych działań w celu odnalezienia osób zaginionych. Obejmuje ono nie tylko szybkie przekazywanie komunikatów o poszukiwaniu zaginionych do prowadzących pojazdy MPK, ale także emisję specjalnych komunikatów w monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach. Porozumienie podpisali przedstawiciele zarządu MPK w Krakowie: Katarzyna Bury i Grzegorz Dyrkacz oraz Komendant Miejski Policji – podinspektor Paweł Jastrząb.

Zarząd MPK S.A. w Krakowie już od wielu lat nagradza pracowników, którzy poza swoimi pod-

stawowymi obowiązkami wykazują się odwagą, wrażliwością i empatią, niosąc pomoc tym, którzy jej potrzebują. Przez ostatnie osiem lat wyróżnionych zostało prawie 270 osób.

Odwagę pracowników MPK i ich profesjonalizm docenił także Grzegorz Janawa, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego, podinspektor Paweł Jastrząb, Komendant Miejski Policji w Krakowie oraz bryg. Damian Woszczyzna, Zastępca Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

Listy gratulacyjne i nagrody trafiły do 19 pracowników MPK w Krakowie:

- kierownicy, która wykazała się odwagą, umiejętnościami i prowadziła resuscytację ratując życie drugiej osobie: Agata Żurek,



Przedstawiciele MPK w Krakowie i Policji prezentują podpisane porozumienie

- pracowników, którzy udzielali pomocy rannym i chorym, reagowali, gdy wszyscy inni pozostawali obojętni: Maciej Musiał, Bogdan Malak, Mateusz Kądziaława, Renata Sędor, Krzysztof Pabian, Bartłomiej Krzan, Marcin Łucki, Bernard Buławka, Grzegorz Hanas, Łukasz Dudek, Paweł Tokarski,
- kierowcy, który stanął w obronie zaatakowanej pasażerki: Krzysztof Nosek,
- kierownicy, która ugasiła płonący samochód: Monika Zorychta,
- pracowników, którzy zaopiekowali się osobami zaginionymi i pomogli w ich odnalezieniu: Tomasz Madej, Małgorzata Tataruch, Roman Guzik, Artur Bochenek, Ievgeniia Mazur. ■

SYLWIA SOBAŃSKA

MPK WŚRÓD NAJLEPIEJ OCENIANYCH PRZEDSIĘBIORSTW ZA BEZPIECZEŃSTWO

Jednym z priorytetów, którym kieruje się MPK S.A. w Krakowie zarówno w stosunku do swoich klientów, jak również pracowników jest bezpieczeństwo. Zatrudnianie blisko 2,5 tys. osób zajmujących się zarówno przewozem pasażerów, pracą administracyjno-biurową, jak i naprawą i konserwacją taboru, stanowi niejednokrotnie duże wyzwanie w tym zakresie. Niemniej przedsiębiorstwo dokłada wszelkich starań by praca każdego dnia odbywała się w maksymalnie bezpiecznych i komfortowych warunkach. Na bieżąco realizowane są inwestycje poprawiające warunki techniczne obiektów oraz usprawniające procesy pracy. Dodatkowo nadzór nad bezpieczeństwem pracy realizowany przez kadrę zarządzającą oraz Inspektorat BHP realnie wpływa na utrzymanie bezpieczeństwa na wysokim poziomie oraz wspiera budowanie świadomości wśród pracowników przekonując, że bezpieczeństwo zależy od każdego z nas. Podejście takie realnie przekłada się na niskie wskaźniki częstości i ciężkości wypadków odnotowywane w ostatnich latach. Realizowane są ponadto projekty budujące świadomość oraz zachęcające do angażowania się w tworzenie bezpiecznych warunków pracy. Należy do nich m. in. „Konkurs BHP” organizowany corocznie w dwóch edycjach od lat 60, a w ostatnim roku zakup kolejnych defibrylatorów AED oraz szkolenia dla pracowników z zakresu ich obsługi. Starania MPK w zakresie bezpieczeństwa były niejednokrotnie doceniane przez instytucje zewnętrzne. W latach 2015 – 2017 MPK w Krakowie było wyróżniane i nagradzane w konkursie organizowanym przez Państwową Inspekcję Pracy „Pracodawca – organizator pracy bezpiecznej”. Za lata 2023 oraz 2024 MPK zostało wyróżnione przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy osiągając status laureata w rankingu firm „Najlepsi w bezpieczeństwie” z bardzo dobrą oceną procesów zarządzania bez-



pieczeństwem i higieną pracy. Również w roku 2023 otrzymaliśmy wyróżnienie w Ogólnopolskim Konkursie Poprawy Warunków Pracy organizowanym przez Ministra Rodziny i Polityki Społecznej w kategorii rozwiązania techniczne i technologiczne za „Opracowanie i wdrożenie narzędzia informatycznego do prezentacji lokalizacji pojazdów dla pracowników MPK S.A. w Krakowie”. Warto również wspomnieć iż Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy MPK w roku 2022 został doceniony za zaangażowanie i wkład w działania zakładu pracy na rzecz poprawy stanu bhp oraz ochrony uprawnień pracowniczych i otrzymał wyróżnienie w krajowym etapie konkursu „Najaktywniejszy Społeczny Inspektor Pracy”. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE ROZPOCZYNA WSPÓŁPRACĘ Z ZESPOŁEM SZKÓŁ W GIEBUŁTOWIE



Porozumienie w tej sprawie zostało podpisane przez Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu MPK w Krakowie i Teresę Sieradzką, dyrektor Zespołu Szkół Ponadpodstawowych im. Wincentego Witosa w Giebułtowie

MPK w Krakowie oraz Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Wincentego Witosa w Giebułtowie będą ze sobą współpracować. Celem jest dobre przygotowanie młodzieży do wejścia na rynek pracy. Chodzi tu przede wszystkim o wspólne planowanie i organizowanie programu kształcenia praktycznego i praktyk zawodowych dla uczniów. Będzie ono dostosowane do potrzeb pracodawcy, w tym wypadku do potrzeb krakowskiego przewoźnika.

Porozumienie w tej sprawie zostało podpisane w środę, 5 lutego przez Grzegorza Dyrkacza wiceprezesa zarządu MPK w Krakowie i Teresę Sieradzką, dyrektor Zespołu Szkół Ponadpodstawowych im. Wincentego Witosa w Giebułtowie.

Dokument zakłada realizację praktycznej nauki uczniów w zawodzie technik transportu drogowego w formie praktyk zawodowych w krakowskim MPK. Przewoźnik zobowiązał się także do organizowania dodatkowych zajęć pozaszkolnych dla uczniów np. w formie wizyt studyjnych w zakładzie.

Data i miejsce podpisania porozumienia nie zostały wybrane przypadkowo. Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Giebułtowie we współpracy

z Urzędem Pracy Powiatu Krakowskiego, 5 lutego 2025 zorganizował konferencję z doradztwa edukacyjno-zawodowego: „Świadomy wybór ścieżki kształcenia zawodowego”. Celem konferencji była promocja szkolnictwa branżowego i doskonalenie wiedzy z zakresu aktualnego stanu na rynku pracy. Ponadto celem konferencji było przedstawienie wsparcia w zakresie wyboru ścieżki zawodowej, uwarunkowań organizacyjnych, dotyczących współpracy pracodawców ze szkołami i prezentacja dobrych praktyk w zakresie kształcenia zawodowego w ZSP Giebułtów.

— *Bardzo cenimy sobie taką współpracę ze szkołami. Daje to bowiem możliwość wspólnego przygotowania uczniów na konkretne potrzeby i wymagania rynku pracy, w tym takiego przedsiębiorstwa jak MPK w Krakowie. Jednocześnie daje nam to możliwość skierowania naszej oferty zatrudnienia do młodych ludzi, którzy często dopiero szukają pomysłu na swoją karierę zawodową* — powiedział podczas podpisywania umowy Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie.

Warto podkreślić, że MPK w Krakowie już od wielu lat współpracuje ze szkołami średnimi w Krakowie, które kształcą uczniów w zawodach technicznych. ■

AGNIESZKA BADOWSKA

JAROSŁAW KRÓL NA EMERYTURZE



Jarosław Król (z lewej) odbiera od Mariusza Szałkowskiego, wiceprezesa zarządu MPK, tablicę z symbolicznym podsumowaniem swojej kariery w MPK

Jarosław Król był pracownikiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie od 13.09.1979 r. Bogate doświadczenie zawodowe zdobywał początkowo kolejno jako elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej, elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej – motorniczy zajezdniowy, elektromonter urządzeń – spawacz. Jego umiejętności technicz-

ne, a także zdolności organizacyjne zostały szybko dostrzeżone i po latach pełnienia funkcji brygadzysty, w 1991 r. otrzymał propozycję pracy jako starszy mistrz-koordynator, a od 1996 r. mistrz-zastępca kierownika w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. W kolejnych latach jego wiedza i doświadczenie poparte dodatkowo zdolnościami interpersonalnymi zaowocowały pracą na stanowiskach kierowniczych w różnych jednostkach

Spółki. W 2003 r. objął stanowisko kierownika Sekcji Kontroli Technicznej Trakcji Tramwajowej. W latach 2005–2010 został skierowany do Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze – początkowo jako mistrz a następnie mistrz-koordynator, kierownik-koordynator Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, aż w końcu kierownik Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze. Kolejną jednostką, która potrzebowała wsparcia merytorycznego i umiejętności praktycznych Jarosława Króla była Stacja Obsługi Autobusów Płaszów, w której był on w latach 2011–2013 najpierw zastępcą kierownika a potem kierownikiem. Lata 2013–2014 to powrót do Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta i praca na stanowisku kierownika Stacji. W dniu 15.10.2014 r. Jarosław Król zostaje przeniesiony do Stacji Obsługi i Remontów na stanowisko kierownik Warsztatu Elektrycznego i na tym stanowisku pracował do emerytury. Jako kierownik Warsztatu Elektrycznego w Stacji Obsługi i Remontów był odpowiedzialny za naprawę urządzeń elektrycznych (między innymi silników trakcyjnych, przetwornic i rozruszników itp.) do wszystkich

typów wagonów tramwajowych eksploatowanych w MPK S.A. w Krakowie. Wysoka znajomość zagadnień technicznych, poparta jego wieloletnim doświadczeniem, jakość i terminowość wykonywania prac wpływała w znaczący sposób na proces napraw wagonów, ich sprawność techniczną, co w efekcie skutkowało optymalnym wykorzystaniem taboru tramwajowego.

Podczas wieloletniej pracy Jarosław Król wykazał się rzetelną wiedzą techniczną i dużym zaangażowaniem w poszukiwaniu nowych rozwiązań organizacyjnych. Dzięki umiejętnościom organizacyjnym potrafił umiejętnie i bezkonfliktowo kierować podległym zespołem pracowników. Przez cały okres zatrudnienia podnosił poziom swojej wiedzy, poprzez udział w licznych szkoleniach związanych zarówno z tematyką techniczną jak i interpersonalną. Bardzo dbał o jakość wykonywanej pracy, swoją wiedzę przekazując w sposób umiejętny młodszemu pokoleniu pracowników.

Za zaangażowanie w pracę zawodową w 2000 r. został uhonorowany odznaką „Zasłużony dla MPK w Krakowie”.

JAROSŁAW KRÓL – HISTORIA PRACY W MPK W KRAKOWIE

- Zatrudniony 13.09.1979 – elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej (Nowa Huta).
- 01.08.1983 – elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej – motorniczy zajezdniowy (Nowa Huta).
- 01.07.1990 – elektromonter urządzeń – spawacz (Nowa Huta).
- 01.08.1991 – starszy mistrz-koordynator (Nowa Huta).
- 01.01.1992 – starszy mistrz koordynator (Nowa Huta).
- 01.10.1994 – mistrz (Nowa Huta).
- 01.04.1996 – mistrz zastępca kierownika Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.
- 01.04.2003 – kierownik Sekcji Kontroli Technicznej Trakcji Tramwajowej.
- 01.02.2005 – mistrz Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 01.12.2006 – mistrz – koordynator Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 12.02.2007 – kierownik-koordynator Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 19.02.2007 – p.o. Kierownika Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 01.07.2007 – kierownik Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 01.01.2011 – zastępca kierownika Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.
- 21.03.2011 – kierownik Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.
- 01.08.2013 – kierownik Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.
- 15.10.2014 – Kierownik Warsztatu Elektrycznego.
- Data rozwiązania umowy – 21.02.2025.

ANNA DZIEDZINA

PO 40 LATACH PRACY WŁADYSŁAW ŻMUDA PRZECHODZI NA EMERYTURĘ



Władysław Żmuda w hali Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka

Władysław Żmuda został zatrudniony w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie w dniu 21 stycznia 1985 r. na stanowisku mistrza. Od początku zatrudnienia dał się poznać jako pracownik sumienny i operatywny, co zaowocowało w szybkim czasie powierzeniem mu nowych obowiązków. W swojej karierze zawodowej mógł poznać specyfikę firmy zajmując stanowiska: specjalisty ds. technicznych, kierownika stacji obsługi, kierownika zakładu, asystenta dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych, kierownika remontów i montażu autobusów, mistrza-koordynatora, a od 2019 r. kierownika stacji obsługi autobusów Bieńczyce.

Wykształcenie kierunkowe (ukończył Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej), a także zainteresowanie motoryzacją, ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji miejskiej pozwoliły mu z pełnym zaangażowaniem podjąć się po raz pierwszy w MPK w Krakowie nadzorowania montażu nowych autobusów typu Solaris Urbino 12. Brał udział w realizacji projektów unijnych CIVITAS II związanych z unowocześnianiem i poprawą transportu miejskiego.

W 2001 r. uzupełnił swoje wykształcenie o studia podyplomowe na kierunku „Zarządzenie rozwojem i eksploatacją w miejskiej komunikacji zbiorowej”.

Władysław Żmuda jest osobą bardzo dobrze zorganizowaną, wyrazistą, jasno i konkretnie przekazującą komunikaty. Na zajmowanych sta-

nowiskach wielokrotnie udowadniał, że bardzo szybko adaptuje się do nowych wyzwań. Cechuje go wielka odpowiedzialność, wręcz niezwykle przywiązanie do firmy, z którą utożsamia się również przez działalność społeczną. W roku 2009 jednogłośnie został wybrany na Prezesa Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej. Był członkiem Zarządu Oddziału Powiatowego Związków Ochotniczych Straży Pożarnych. W tym obszarze dał się poznać jako wspaniały organizator o charyzmatycznym wręcz przekonaniu do słuszności propagowania bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Z powodzeniem łączył zainteresowania z pracą zawodową poprzez organizowanie na terenie MPK zawodów sportowo-pożarniczych, które mają na celu utrzymanie jednostek w gotowości bojowej. Ścisłe współpracował z Państwową Strażą Pożarną w zakresie prowadzenia szkoleń z systemów gaśniczych w autobusach oraz proponowaniu innowacyjnych rozwiązań w tym zakresie w pojazdach komunikacji miejskiej.

Wielokrotnie udowadniał, że potrafi pokonać wszelkie przeciwności i nieoczekiwane trudności wybierając najlepsze rozwiązania. Jego profesjo-

nalizm, umiejętność organizowania pracy podwładnym i planowanie działania pozwalało ustalać priorytety i ułatwiać wybieranie najlepszych decyzji.

Dzięki swojej merytorycznej wiedzy popartej wielkim doświadczeniem cieszył się dużym autorytetem wśród przełożonych, współpracowników i załogi. Jest osobą rozpoznawalną w środowisku transportu miejskiego. Jego uniwersalność, kompetencje i odpowiedzialność powoduje, że zasługuje na najwyższe uznanie. W dorobku życiowym Pana Władysława Żmudy znajdziemy liczne odznaczenia: Zasłużony dla MPK S.A. w Krakowie, Zasłużony dla Transportu RP, Honoris Gratia, Medal za Zasługi dla Ochrony Pracy nadany przez Państwową Inspekcję Pracy w Krakowie, Brązowy Medal za Zasługi dla Pożarnictwa.

Odznaczenia:

- ZASŁUŻONY DLA MPK W KRAKOWIE – 2003 r.
- ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP – HONOROWA ODZNAKA – 2005 r.
- ODZNAKA „HONORIS GRATIA” – 2009 r.
- MEDAL ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ – ZŁOTY – 2020 r. ■

WŁADYSŁAW ŻMUDA – HISTORIA PRACY W MPK W KRAKOWIE

- 21.01.1985 – mistrz – Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów.
- 20.10.1986 – p.o. zastępcy kierownika Zakładu ds. Technicznych – Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów.
- 01.05.1987 – zastępca kierownika Zakładu ds. Technicznych – Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów.
- 12.03.1990 – zastępca kierownika ds. Technicznych – Wydział Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka.
- 01.01.1991 – zastępca kierownika Stacji Obsługi Wola Duchacka.
- 01.10.1991 – kierownik Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.
- 15.05.2001 – asystent Dyrektora ds. Ekonomiczno-Finansowych.
- 19.11.2001 – specjalista ds. technicznych (Dział Strategii i Rozwoju).
- 01.03.2002 – mistrz-zastępca kierownika Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.
- 01.01.2004 – kierownik remontów i montażu autobusów.
- 15.10.2005 – kierownik Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.
- 01.01.2011 – kierownik Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.
- 01.01.2017 – mistrz koordynator (Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce).
- 11.02.2019 – Kierownik Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce.
- 01.03.2024 – mistrz (Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka).
- Rozwiązanie umowy – 26.02.2025.

MAŁGORZATA RZYCZNIK

80. MSZA TRAMWAJARSKA

W niedzielę 2 lutego 2025 roku, w samo południe, po raz 80. pracowników naszego przedsiębiorstwa zgromadziła Msza Tramwajarska. Od 1945 roku jest ona nieprzerwanie odprawiana w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów w krakowskim Podgórzu. Od 2018 roku przewodniczy jej metropolita krakowski, arcybiskup Marek Jędraszewski. W przeszłości krakowskie msze tramwajarskie były celebrowane m.in. przez kardynałów: Karola Wojtyłę, Stanisława Nagy'ego, Franciszka Macharskiego oraz Stanisława Dziwisza.

Intencją Mszy Tramwajarskiej jest wspólna modlitwa za obecnych i byłych pracowników, w tym emerytów i rencistów oraz za ich rodziny. Uczestniczą w niej członkowie Zarządu MPK S.A. w Krakowie, a niezwykłą oprawę zapewnia mający ponad 125-letnią tradycję chór „Lutnia Krakowska”. Obecne są też poczty sztandarowe, w tym przedsiębiorstwa MPK oraz działających



w firmie związków zawodowych i klubu Honorowych Dawców Krwi. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

NOWA PRZEWODNICZĄCA SEKCJA KLUBU „HDK” PCK W PODGÓRZU

Pod koniec lutego 2025 roku przeszedł na zasłużoną emeryturę Zdzisław Kłodziej. Pracował w MPK od 1977 r. jako elektromonter w stacji obsługi Podgórze.

Przez wiele lat swoje obowiązki zawodowe łączył z działalnością na rzecz Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK w MPK.

Od 2005r. był przewodniczącym Sekcji Klubu „HDK” PCK w stacji/zajezdni Podgórze. Sam oddał honorowo ponad 46l. krwi, dla tej pięknej idei przez wiele lat pozyskiwał młodszych kolegów. Był także współorganizatorem kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju, które wspomagały

podopiecznych PCK w Krakowie – ludzi chorych, samotnych i ubogich, a także chore dzieci i ofiary nieszczęść.

Zasłużony Honorowy Dawca Krwi III, II i I stopnia, wyróżniony Odznaką Honorową PCK IV stopnia i medalem 50-lecia Honorowego Dawstwa Krwi.

Za tę działalność został wyróżniony Srebrnym i Brązowym Krzyżem Zasługi, a Prezydent Miasta Krakowa przyznał mu odznakę Honoris Gratia.

Nową przewodniczącą Sekcji Klubu „HDK” PCK w Podgórzu została Katarzyna Obajtek, motorniczka z tej zajezdni, która już od kilku lat bardzo angażuje się w działalność Klubu. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach



ZAAANGAŻOWANIE



Wspieranie krakowskich
stowarzyszeń

Honorowe krwiodawstwo

Współpraca z osobami
z niepełnosprawnościami





WYJĄTKOWY ALBUM NA 150 LAT KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W 2025 roku krakowska komunikacja miejska będzie świętować 150 lat nieprzerwanego funkcjonowania i służby mieszkańcom. Ten okrągły jubileusz to znakomita okazja, aby wspólnie przypomnieć sobie bogatą historię krakowskiego transportu.

Dlatego planujemy wydanie specjalnego albumu z wyjątkowymi fotografiami i wierzymy, że nam w tym pomożecie. Chcemy, aby ten album był naszym wspólnym dziełem. Transport miejski od 150 lat jest integralną i niezwykle ważną częścią funkcjonowania i rozwoju Krakowa.

Jesteśmy pewni, że w Waszych domach i mieszkaniach, wśród różnych rodzinnych pamiątek są stare zdjęcia, nigdy dotąd niepublikowane, na których widać nasze tramwaje, autobusy, przystanki, pętle i inne elementy infrastruktury transportowej. Mamy nadzieję, że w związku z jubileuszem znajdziecie czas, aby te swoje zbiory przeglądnąć i zgodzić się na ich wydanie w formie niepowtarzalnego albumu. Posiadacze najstarszych i najbardziej cennych historycznie zdjęć, których wartość potwierdzą eksperci, będziemy nagradzać.

Wszystkich mieszkańców Krakowa zapraszamy do tego wspólnego projektu, jakim będzie wydanie albumu.

Każdego, kto posiada zdjęcia lub pamiątki związane z komunikacją miejską w naszym mieście, prosimy o kontakt z MPK S.A. w Krakowie:

**kontakt mailowy: foto@mpk.krakow.pl,
tel.: 12 254 19 51 (w godzinach 7.00–14.00)**

Będziemy wdzięczni za każdy kontakt i każde udostępnione nam zdjęcie. Wspólnie przypomnijmy bogatą historię naszego miasta i komunikacji miejskiej! Na zdjęcia czekamy do 31 maja 2025 roku.

Marek Gancarczyk
Rzecznik Prasowy MPK S.A. w Krakowie