

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (63) 2017
styczeń-marzec



MPK S.A. w Krakowie

Zbierz kolekcję kart z krakowskimi pojazdami

W tym numerze kolejna karta z autobusami

W środku mapa komunikacji miejskiej

MPK SA modernizuje Stację Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie i kupuje nowoczesne pojazdy techniczne

Kierowca autobusu MPK SA założył Grupę Poszukiwawczo-Ratowniczą z psami

„Elektryczne” Walentynki



*Niech w czasie Świąt Wielkanocnych
w naszych rodzinach i domach
zagości radość, spokój
i wielka nadzieja
odradzającego się życia.
A pogoda ducha
niech towarzyszy nam
w trudzie każdego dnia.
Świąteczne życzenia składają*

*Zarząd MPK S.A. w Krakowie
oraz zespół redakcyjny
Przewoźnika Krakowskiego*



MPK SA KUPUJE NIE TYLKO NOWE TRAMWAJE I AUTOBUSY ALE TAKŻE NOWOCZESNE POJAZDY TECHNICZNE

Jeżeli komuś wydaje się, że do zapewnienia mieszkańcom dobrej komunikacji miejskiej wystarczy zakup nowoczesnych tramwajów i autobusów, to jest w dużym błędzie. Zamawiając nowe pojazdy nie można przecież zapomnieć o miejscach, w których one stacjonują i gdzie są sprzątane, myte i naprawiane. To dlatego w 2015 roku MPK SA wybudowało m.in. nowoczesną halę Stacji Obsługi i Remontów przy ul. Brożka, w której są modernizowane i przechodzą generalne remonty tramwaje. W lutym 2017 roku zakończyła się inna ważna inwestycja – budowa nowoczesnej hali myjni w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Jak potrzebna była ta inwestycja niech świadczy chociażby to, że poprzednia myjnia powstała w latach 80-tych ubiegłego wieku. Nie była w stanie zapewnić mycia tramwajów na odpowiednim poziomie, a w zimie ze względu na niskie temperatury musiała być całkowicie wyłączana. W obszernym materiale poświęconym w tym numerze nowej myjni można przeczytać o wszystkich zaletach tego nowoczesnego obiektu.

Przy okazji uruchomienia hali myjni w Nowej Hucie 8 lutego 2017 roku zostały zaprezentowane także dwa nowoczesne pojazdy techniczne. Jeden z nich służy do holowania uszkodzonych w wypadkach i kolizjach autobusów, a drugi umożliwia szybkie usuwanie skutków wykolejenia tramwajów oraz w razie konieczności także ich holowanie. Dzięki tym zakupom MPK SA może szybciej i skuteczniej reagować w przypadku różnego rodzaju zdarzeń, które zakłócają funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Nawet najnowocześniejszy tramwaj czy autobusy nie zapewni przejazdu pasażerom, jeżeli droga czy torowisko będzie zablokowane.

Zachęcamy nie tylko do przeczytania artykułów w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” poświęconych nowej myjni i pojazdom technicznym zakupionym przez MPK SA, ale także do oglądania filmów o ich działaniu na naszym oficjalnym kanale na youtube.com - <https://www.youtube.com/MPKkrakow>

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Anna Robak, Jacek Kołodziej, Hubert Waguła, Adrian Obuchowicz

Fot. na okładce: Nowoczesna myjnia Stacji Obsługi Tramwajów w Krakowie

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie

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

Druk i łamanie: Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o., ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

MPK SA kupuje nie tylko nowe tramwaje i autobusy ale także nowoczesne pojazdy techniczne <i>Marek Gancarczyk</i>	3
Kraków chce być jeszcze bardziej elektromobilny <i>UMK/Biuro prasowe</i>	5
MPK SA w Krakowie uruchomiło nowoczesną halę myjni w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta <i>Marek Gancarczyk, Zbigniew Mortek</i>	7
MPK SA zakupiło dwa nowoczesne pojazdy techniczne <i>Marek Gancarczyk</i>	9
15 autobusów midi z silnikami Euro 6 w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	11
Zewnętrzna informacja głosowa o numerze linii <i>Marek Gancarczyk</i>	11
Modernizacja Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka <i>Tomasz Możdzierz</i>	13
Zmiany w Warsztacie Informacji i Utrzymania Tras <i>Andrzej Ostafin, Hubert Waguła</i>	15
Nowa tokarka w Stacji Obsługi i Remontów <i>Aleksander Dziadoń</i>	15
Modernizacja Działu Obsługi Technicznej <i>Hubert Waguła</i>	16
Nowy punkt socjalny dla motorniczych <i>Hubert Waguła</i>	16
MPK SA w Krakowie przyjazne dla seniorów <i>Marek Gancarczyk</i>	17
Pracownicy MPK zostali wyróżnieni za pomoc w odnalezieniu zaginionych osób <i>Marek Gancarczyk</i>	19
A w czasie wolnym chcę budować coraz liczniejszą GPR OSP Goszcza <i>Marek Gancarczyk</i>	21
MPK wyremontowało historyczny wagon Ring <i>Marek Gancarczyk</i>	23
Dzień Kobiet w zabytkowym wagonie Ring <i>Marek Gancarczyk</i>	23
Sto lat połączenia tramwajowego Krakowa z Podgórzem <i>Jacek Kołodziej</i>	25
Dźwigacze Kultury rozdane. MPK SA w Krakowie wśród wyróżnionych <i>Biuro Prasowe/UMK</i>	26
Chcę zostać kierowcą autobusu lub motorniczym <i>Marek Gancarczyk</i>	28
Częstsze kursy autobusów na obrzeżach miasta <i>Biuro Prasowe ZIKiT</i>	29
Zbigniew Ciaputa odchodzi na zasłużoną emeryturę <i>Anna Robak</i>	30
13. urodziny Miłosza w zajezdni autobusowej Płaszów <i>Leszek Wójtowicz</i>	31
Jakie skargi i pochwały zgłaszali pasażerowie w 2016 roku? <i>Anna Robak</i>	32
Komunikacja miejska w Piłźnie <i>Emil Markowiak</i>	34
Odszedł Stanisław Boczkowski – krwiodawca i kwestarz <i>Władysław Michalski</i>	36
Członkowie klubu HDK oddają krew i pomagają potrzebującym <i>Władysław Michalski</i>	36
Chciałabym odświeżyć repertuar <i>Redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”</i>	38
Kalendarium <i>Radosław Kołodziej</i>	38
„Elektryczne” Walentynki <i>Justyna Mierzwa, Małgorzata Rzyczniak</i>	39
Romantyczne oświadczyzny...w tramwaju <i>Marek Gancarczyk</i>	39
Biskup Jan Szkołań odprawił 72. Mszę Tramwajarską <i>Lilianna Jakiel</i>	40
MPK SA w Krakowie wyróżnione przez Stowarzyszenie Krakowski Komitet Zwalczania Raka <i>Marek Gancarczyk</i>	41
Małopolski Konkurs Własnych Prac Technicznych <i>Marek Gancarczyk</i>	41
Spotkania w Grodzkim Urzędzie Pracy <i>Agnieszka Badowska</i>	42





KRAKÓW CHCE BYĆ JESZCZE BARDZIEJ ELEKTROMOBILNY

Autobusy elektryczne w Krakowie kursują na regularnej linii od 29 kwietnia 2014 roku

Kraków chce być znaczącym uczestnikiem elektrycznej rewolucji w transporcie, zapowiadanej przez polski rząd. 20 lutego 2017 roku w Warszawie, w siedzibie Ministerstwa Rozwoju, podpisano List Intencyjny w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności. Pod dokumentem swój podpis złożyli przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju i Finansów, Energii, Polskiego Funduszu Rozwoju SA i miast, skupionych w Związku Miast Polskich. Widząc olbrzymi potencjał w tej dziedzinie, sygnatariusze Listu Intencyjnego chcą podejmować wspólnie konkretne działania na rzecz rozwoju elektromobilności. Strony są też przekonane, że dzięki realizacji ogólnopolskiego programu na rzecz elektromobilności warunki życia Polaków będą sukcesywnie zmieniać się na bardziej ekologiczne i przyjazne dla zdrowia, m.in. poprzez rozwój elektrycznego transportu miejskiego.

Współpraca będzie dotyczyć m.in. programów wspierających rozwój elektromobilności w miastach oraz opracowania nowych modeli biznesowych związanych z infrastrukturą ładowania. Strony chcą uczestniczyć w pracach badawczo-rozwojowych dotyczących auto-

busów bezemisyjnych, samochodów elektrycznych oraz związanej z nimi infrastruktury ładowania.

- Nie przypadkiem Kraków jest przez ekspertów uznawany za lidera w zakresie e-mobilności. To w naszym mieście już w 2014 roku uruchomiona została pierwsza w Polsce regularna linia autobusowa obsługiwana wyłącznie przez elektryczne pojazdy – komentuje Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta Krakowa ds. inwestycji miejskich. Obecnie po Krakowie jeździ 6 e-autobusów, ale jeszcze w tym roku krakowian będzie wozić kolejnych 20 pojazdów na prąd. W ramach rządowego programu e-Bus krakowski przewoźnik planuje zakup 100 autobusów elektrycznych.

Kraków rozwija też projekt carsharing oparty o samochody elektryczne. Wstępnie zakłada się wyznaczenie 50-70 miejsc dla użytkowników systemu, które będą wyposażone w stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Każdy punkt bazowy posiadać będzie 2-3 oznakowanych miejsc postojowych. Początkowo system będzie wyposażony we flotę minimum 100 samochodów elektrycznych. Projekt ma być uruchomiony w tym roku.

UMK/Biuro prasowe

MPK SA W KRAKOWIE URUCHOMIŁY MYJNIE W STACJI OBSŁUGI



Myjnia korzysta z zamkniętego obiegu wody i wody deszczowej

Nowoczesna myjnia dla tramwajów i autobusów, system dystrybucji piasku oraz dodatkowe tory – nowa, spełniająca najwyższe standardy ochrony środowiska hala Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie już działa. 8 lutego 2017 roku zrealizowaną inwestycję odwiedził prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Inwestycja była realizowana przez firmę Budimex SA od 2015 roku i kosztowała prawie 20 mln zł netto. Dzięki wykonanym pracom w miejscu zajmowanym przez starą halę oraz budynek socjalny powstała nowoczesna hala o długości 108,71 m, szerokości 16,33 m i wysokości 9,45 m, co daje całkowitą powierzchnię 1729,5 m². Jest to pierwsza w Krakowie hala myjni obsługująca tramwaje i autobusy. Warto podkreślić fakt, że myjnia będzie wy-



Nowoczesną myjnię w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta uruchomił 8 lutego Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa

MIŁO NOWOCZESNĄ HALE TRAMWAJÓW NOWA HUTA



W nowej hali myjni znajdują się stanowiska do uzupełniania piasku w tramwajach i dwa tory, na których może odbywać się mycie

Piasek jest uzupełniany w tramwajach każdego dnia

korzystać wodę pochodzącą z opadów deszczowych. Hala jest ogrzewana, dzięki temu będzie funkcjonować przez cały rok, niezależnie od warunków atmosferycznych. Wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań, takich jak zamknięty obieg wody, system pozyskiwania wody deszczowej, możliwość obsługi różnych typów pojazdów wpłynie na obniżenie kosztów funkcjonowania i zwiększy możliwości obsługi pojazdów. Jednocześnie dzięki tym rozwiązaniom myjnia spełnia wysokie standardy ochrony środowiska.

W obrębie hali przebudowano układ torowy. Powstał tor tramwajowy tzw. obwodowy, umożliwiający objechanie myjni bez konieczności wjazdu na nią. W nowej hali powstała także część magazynowa i socjalno-biurowa. Dzięki temu poprawiły się warunki socjalne dla

pracowników zaplecza i motorniczych. W miejscu wyburzenia pozostałych budynków powstały nowe miejsca postojowe dla pojazdów technicznych oraz autobusów. Wybudowana zastała również stacja transformatorowa dla potrzeb ewentualnego ładowania autobusów elektrycznych.

Stara hala myjni była budynkiem wzniesionym jeszcze w latach 80. ubiegłego wieku. Ówczesny projekt nie przewidywał ogrzewania czy zamkniętego obiegu wody, a rozwiązania techniczne, które sprawdzały się w ubiegłym stuleciu zupełnie odbiegały od dzisiejszych wymogów i standardów.

Marek Gancarczyk, Zbigniew Morteł



Nowy pojazd zdecydowanie ułatwi wstawienie wykolejonego wagonu na tory

MPK SA ZAKUPIŁO DWA NOWOCZESNE POJAZDY TECHNICZNE

Specjalistyczny żuraw samochodowy przeznaczony do usuwania skutków m.in. wykolejenia tramwajów oraz holowania tramwajów zdecydowanie ułatwi wstawienie wagonu na tory w sytuacji, gdy wykołei się środkowy wózek w tramwaju.

Szynowy układ jezdny pozwala na jazdę pojazdu zarówno po jezdni, jak i torowisku tramwajowym. W przypadku poruszania się po szynach prędkość pojazdu to 7-10 km/h.

Pojazd ma trzy osie, waży prawie 26 ton, jest długi na 12 metrów i ma szerokość 2,6 m. Jest wyposażony w dwie kamery umożliwiające obserwację obszaru otoczenia wózków torowych na ekranie wyświetlacza. Dwie piasecznice umieszczone w pobliżu kół napędowych tylnych wózków torowych ułatwiają ruszanie pojazdu w warunkach zmniejszonej przyczepności (np. w przypadku oblodzenia szyn).

Pojazd wyposażony jest w żuraw, układ jazdy po szynach tramwajowych oraz dwie skrzynie ładunkowe z wyposażeniem umożliwiającym usuwanie skutków m.in. wypadków z udziałem tramwajów.

Drugi pojazd pomocy technicznej i ratownictwa drogowego to ważący ponad 25 ton nowoczesny holownik, zbudowany na podwoziu 4-osiowym o napędzie 8x4.

Będzie wykorzystywany do holowania autobusów uszkodzonych np. w wyniku wypadków drogowych. Dzięki odpowiedniemu wyposażeniu znakomicie sprawdzi się w sytuacjach, gdy pojawi się konieczność wyciągnięcia autobusu z rowu, np. w okresie zimowym. Pojazd oprócz standardowego holowania na holu sztywnym, posiada urządzenie do holowania autobusów i pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t za podniesioną oś na wysięgniku holowniczym. Z tego powodu pojazd będzie bardzo pomocny do holowania autobusów z uszkodzonym układem kierowniczym, czy zablokowanym kołem. Udźwig wysięgnika holowniczego przy maksymalnym wysunięciu na długość 3,8 m to 10 ton.

Holownik wyposażony jest także w dwie wciągarki – główną o ciągu 22 700 kg oraz pomocniczą o ciągu 15 900 kg. Moc wciągarek w połączeniu z pracą ramienia głównego pozwala na wyciągnięcie autobusu z każdej opresji.



Pojazd będzie wykorzystywany do holowania autobusów uszkodzonych np. w wyniku wypadków drogowych

Ponadto holownik posiada agregat prądowłórczy, sprężarkę, poduszkę powietrzną do podnoszenia autobusów, podnośniki hydrauliczne do podnoszenia autobusów, zestaw oświetlenia o dużej wydajności na wysuwanym pionowo wysięgniku do oświetlenia miejsca pracy, zestaw do zabezpieczenia miejsca naprawy lub wypadku.

Obsługa urządzeń może być wykonywana za pomocą dźwzków sterujących w komorze sterującej lub za pomocą pilota.

Marek Gancarczyk



Pojazd może się poruszać zarówno po jezdni, jak i torowisku tramwajowym

15 AUTOBUSÓW MIDI Z SILNIKAMI EURO 6 W KRAKOWIE



MPK SA kupiło 15 autobusów Autosan

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie na początku 2017 roku przekazało do eksploatacji kolejne autobusy wyposażone w silniki Euro 6, spełniające najwyższe europejskie normy ochrony środowiska. Tym razem było to 15 autobusów midi o długości 8,5 m wyprodukowanych przez firmę Autosan Sp. z o.o.

Nowe autobusy zaczęły wozić pasażerów 12 stycznia w godzinach popołudniowych. Kursują nie tylko na liniach miejskich (linie nr 113, 133, 135, 151), ale także aglomeracyjnych (linie nr 214, 233 oraz 255).

Każdy z 15 nowych niskopodłogowych autobusów jest wyposażony w silniki spełniające najwyższe europejskie normy ochrony środowiska Euro 6. Mogą przewieźć jednorazowo 63 pasażerów, w tym 15 na miejscach siedzących. Pojazdy posiadają klimatyzację, automat biletowy z możliwością zapłaty nie tylko mo-

netami, ale także kartą, kamery oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej. W środku nie zabrakło także portów USB, dzięki którym podczas podróży można doładować baterie smartfonów. Koszt zakupu tych autobusów wyniósł 14.912.889,00 zł brutto. Warto jednak pamiętać, że zakup 15 autobusów midi to element dużego projektu unijnego.

Krakowski przewoźnik kupił te pojazdy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, z którego otrzyma ponad 115 mln zł, co stanowi 85 proc. kwalifikowanych kosztów zakupu nowych autobusów.

Nowe autobusy, które do Krakowa dostarczyła firma Autosan to nie pierwsze pojazdy tego producenta w Krakowie. Krakowski przewoźnik jest jednym z najstarszych klientów tej firmy. Już na początku XX wieku ten właśnie producent dostarczał do Krakowa tramwa-



Podczas prezentacji nowych autobusów Rafał Świerczyński, prezes MPK SA otrzymał symboliczny klucz do tych pojazdów od Marka Opowicza, prezesa zarządu firmy Autosan



W autobusie może jednocześnie podróżować 63 pasażerów

je. W sumie przez pierwsze 50 lat XX w. Kraków zamawiał prawie wszystkie wagony w Sanoku. Potem Autosan dostarczył do stolicy Małopolski autobusy, które dzisiaj są już zabytkami. San H-01 został wyprodukowany w 1959 roku. Ten typ pojazdu woził krakowian w latach 60 XX w. Potem Kraków zamówił w firmie Auto-

san także autobusy H-06, które pojawiły się w 1996 roku i służyły krakowianom do 2009 roku.

Marek Gancarczyk

ZEWNĘTRZNA INFORMACJA GŁOSOWA O NUMERZE LINII



W prawie 100 najnowszych autobusach MPK SA w Krakowie kursujących na kilkudziesięciu liniach miejskich i aglomeracyjnych (m.in. nr 174, 175, 169, 172, 304, 501, 503, 204, 209, 214) funkcjonuje system informacji głosowej zewnętrznej. Dzięki temu osoby niewidome i słabowidzące stojąc na przystanku usłyszą komunikat o kierunku jazdy i numerze linii podjeżdżającego autobusu.

Tego typu usługa będzie uruchamiana w każdym nowym autobusie, który w przyszłości zamówi MPK SA.

Autobusy hybrydowe są wyposażone w zewnętrzne głośniki

Marek Gancarczyk

MODERNIZACJA STACJI OBSŁUGI

Zakończone niedawno prace modernizacyjne w obszarze funkcjonowania Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, chociaż swoim zakresem bardzo rozległe, są zapowiedzią następnych znaczących zmian.

W ramach podjętych działań inwestycyjno-remontowych znacznemu przeobrażeniu uległa główna hala napraw autobusów określana Halą Napraw Bieżących tzw. NB. W zakresie prac modernizacyjnych główny nacisk położono na zwiększenie udziału w naprawach autobusów, mobilnych podnośników kolumnowych przy jednoczesnym ograniczeniu ilości kanałów przeglądowych.

Zakres prac obejmował wymianę posadzki na całej powierzchni hali NB o powierzchni 3000 m² wykonanej w technologii betonu zacieranego z wykonaniem odwodnień całej powierzchni oraz remontu pozostawionych kanałów przeglądowych, na który składało się:

- wykonanie indywidualnych wejść do każdego kanału z jednoczesnym ich przedłużeniem,
- wykonanie nowej wentylacji z instalacją dwóch central nawiewnych umieszczonych na dachu, każda obsługująca 4 kanały,
- wymiana instalacji elektrycznej z montażem central rozdzielczych 400V/230V/24V,

- wymiana instalacji pneumatycznej z rozdzieleniem linii zasilających oddzielnie narzędzia oraz podnośniki pneumatyczno – hydrauliczne,

- wykonanie odwodnień,
- wykonanie ścian kanałów z wykorzystaniem tynków zacieranych pokrytych specjalną farbą umożliwiającą łatwe utrzymanie czystości.

Na ścianie zachodniej został wymieniony poliwęglan pamiętający lata 80. ubiegłego wieku. Zastąpiła go płyta warstwowa, dostosowana kolorystyką do wyremontowanej hali Obsług Codziennych. Wymianie uległa brama wjazdowa oraz pojawiły się dwie nowe bramy umożliwiające wjazd na stanowiska obsługowe dostosowane dla autobusów przegubowych.

Głębokiej modernizacji uległa również wentylacja mechaniczna całej hali NB. Zainstalowano 9 central wentylacyjno-grzewczych, które wyposażone są w czujniki CO rozmieszczone na obszarze hali naprawczej.

Remontom poddano też pomieszczenia sanitarne rozmieszczone w hali NB, magazynie części oraz hali OC.

Diametralnej zmianie uległa estetyka hali za sprawą remontu elewacji, połączonej z ociepleniem ścian. Wymieniono również okna od strony południowo – wschod-



W ramach podjętych działań inwestycyjno-remontowych znacznemu przeobrażeniu uległa główna hala napraw autobusów

AUTOBUSÓW WOLA DUCHACKA

niej głównie w pomieszczeniach szatni pracowniczej i pomieszczeń sanitarnych [umywalnia].

Całości dopełniła wymiana chodnika od strony południowej wraz z uporządkowaniem terenu zielonego, połączonego z nowymi nasadzeniami roślin niskopiennych.

W zakresie wyposażenia warsztatowego warto wspomnieć o zakupie myjni kół autobusowych firmy WULKAN HP500, która umożliwi zamknięcie całego procesu naprawy i obsługi kół autobusowych w wydzielonym Warsztacie Ogumienia.

Myjnia umożliwia mycie kół z systemem ogrzewania wody w obiegu zamkniętym oraz pneumatycznym zespołem załadunku i rozładunku koła, z dodatkowym, pneumatycznym systemem wypychania koła z wykorzystaniem dedykowanych środków chemicznych i granulatu plastikowego. Skrócono tym samym proces mycia pojedynczego koła do max 240 sekund (najdłuższy program mycia), wyeliminowano konieczności przetaczania koła na myjnię jako element bezpieczeństwa oraz uzyskano lepszy efekt mycia z wykorzystaniem granulatu niż z wykorzystaniem klasycznych myjni ciśnieniowych.

W związku ze zmianą w podejściu do obsługi autobusów rozpoczęto proces zwiększania udziału podnośników kolumnowych. Zakupione podnośniki mobilne

firmy Finkbeiner EHB907 o udźwigu jednej kolumny 7,5 t z napędem elektrohydraulicznym realizowanym przez silniki elektryczne DC z autonomicznym zasilaniem (każda kolumna wyposażona jest w baterie akumulatorowe) umożliwiają:

- regulację wysokości pracy czyli pracę w sposób bardziej ergonomiczny dla pracownika,
- dostosowanie przestrzeni warsztatowej do aktualnych potrzeb,
- brak kabli połączeniowych, komunikacja pomiędzy kolumnami jest bezprzewodowa.

Powstały także nowe stanowiska ładowania autobusów elektrycznych. W celu zwiększenia możliwości operacyjnych w zakresie ładowania kolejnych autobusów elektrycznych wykorzystano przestrzeń w łączniku pomiędzy halami ON2 i ON3 na dwa dodatkowe stanowiska ładowania wyposażając je w niezbędny osprzęt elektryczny w ramach projektu wewnętrznego Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Podjęte działania remontowe i modernizacyjne zdecydowanie zwiększają komfort oraz jakość pracy zatrudnionych pracowników.

Tomasz Moździerz



Prace objęte remontem pozostawionych kanałów przeglądowych

ZMIANY W WARSZTACIE INFORMACJI I UTRZYMANIA TRAS I UTRZYMANIA TRAS



Nowoczesne samochody zastąpiły wyeksploatowane auta Pogotowia Przystankowego

We wrześniu 2016 roku ruszyła modernizacja Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras. Warsztat umiejscowiony jest w pierwszej nawie Zajezdni Wola Duchacka, gdzie wcześniej mieścił się warsztat mechaniczny obróbki bębnow i szcęk hamulcowych. Postumenty betonowe pozostałe po maszynach tokarskich, stare instalacje elektryczne, jak i wielkie gabaryty warsztatu, negatywnie wpływały na komfort pracy pracowników Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras. Dzięki inwestycji powstał nowoczesny warsztat z ogrzewaniem nawiewnym. Z jednej dużej hali zostały utworzone boksy i pomieszczenia magazynowe. W boksach z nowym wyposażeniem wybudowano warsztat „liniówek”, warsztat ślusarsko-spawalnicy oraz warsztat elektryczny. Dzięki podziałowi hali na najmniejsze warsztaty pracownicy mogą pracować w cichych, ciepłych i czystych pomieszczeniach. Zakres przebudowy obejmował m.in.: instalacje elektryczne i ciepłownicze, podłogi, ściany, sufit, nowe oświetlenie, wymiennikownie.



Nowoczesne pojazdy wyposażone są w specjalnie zaprojektowaną zabudowę powierzchni ładunkowej



Nowe pomieszczenie Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras

W trakcie modernizacji hali warsztatowej ruszył drugi etap remontu pierwszej nawy. W tym etapie został wyremontowany korytarz oraz pomieszczenie socjalne. Pomieszczenia te zyskały nowoczesny i elegancki design, ale co ważne, teraz pracownicy MPK SA mogą już zjeść posiłek w komfortowych warunkach.

Pracownicy Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras nie tylko zyskali nowe pomieszczenia, ale też otrzymali nowoczesne samochody, które zastąpiły wyeksploatowane auta Pogotowia Przystankowego. Nowoczesne Fiaty Ducato Multijet wyposażone są w specjalnie zaprojektowaną zabudowę powierzchni ładunkowej przeznaczoną do magazynowania materiałów informacji pasażerskiej, niezbędne narzędzia do obsługi technicznej przystanków. Komfortowe pojazdy wyposażone są między innymi w czujniki i kamery cofania oraz ekonomiczne silniki Euro5+, zapewniające szczególnie w naszym mieście niską emisję spalin.

Andrzej Ostafin, Hubert Wagała

NOWA TOKARKA W STACJI OBSŁUGI I REMONTÓW



Nowa tokarka umożliwia obróbkę całych zestawów kołowych

Pierwszą tegoroczną poważną inwestycją Stacji Obsługi i Remontów jest zakup tokarki numerycznej CK6111OB. Jest to kolejna maszyna poprawiająca jakość wyposażenia warsztatu mechanicznego oraz zwiększenia jego możliwości. Dotychczas mogliśmy wykonywać nowe obręcze do kół tramwajowych z odkuwek na tokarkach TZC95N z 1993 r. i TZC80N z 2004 r. Nowa tokarka umożliwia odtworzenie profilu obręczy na całych zestawach kołowych, zarówno w tych eksploatowanych aktualnie jak i historycznych. Dotychczas operacje te wykonywa-

ne były na tokarce „Porębie”, bazując na doświadczeniu i kunszcie tokarza, ale i tak efekty były nieporównywalne z tym co daje nam tokarka CK6111OB. Tokarka ta zwiększa również możliwości przerobowe dwóch poprzednich. Ważne jest również bezpieczeństwo - obróbka odbywa się w zamkniętym pomieszczeniu, odseparowanym od operatora. Obróbka jednego zestawu kołowego metodą tradycyjną trwała 6 godzin, teraz trwa o połowę krócej.

Aleksander Dziadoń

REMONT DZIAŁU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Na początku 2017 roku zostały oddane do użytku nowe pomieszczenia, w których obecnie swoją siedzibę ma Dział Obsługi Technicznej. Patrząc jak w tym momencie ona wygląda trudno uwierzyć, iż kiedyś było to pomieszczenie warsztatowe.

Na potrzeby Sekcji Obsługi Automatów Biletowych zostały oddane do użytku dwa duże warsztaty wraz z wyposażeniem. W jednym z nich wykonywane są bieżące naprawy oraz przeglądy konserwacyjne automatów biletowych oraz komponentów wchodzących w ich skład. Duża przestrzeń warsztatowa z siedmioma zawieszonymi do automatów mobilnych z doprowadzeniem zasilania. Dodatkowo dwa miejsca na testowe automaty stacjonarne. W warsztacie tym znajduje się osiem w pełni niezależnych stanowisk roboczych dla pracowników. Każde składające się z krzesła, stołu roboczego wraz z niezbędnym wyposażeniem dostosowanym do prac na nim wykonywanych. Do każdego stanowiska doprowadzono zasilanie 230 V oraz 24 V.

Drugim pomieszczeniem zaadoptowanym na potrzeby Sekcji Obsługi Automatów Biletowych jest warsztat elektroniczny. Znajdują się tu trzy stanowiska odpowiednio przystosowane do prac związanych z usprawnianiem elektroniki precyzyjnej. Oprócz aparatury kontrolno pomiarowej oraz małych stacji lutowniczych w pomieszczeniu znajduje się stanowisko z precyzyjną stacją lutowniczą typu BGA pozwalającą na dokonywanie skomplikowanych działań na drukowanych płytkach elektronicznych.

Pomiędzy dwoma opisanymi powyżej warsztatami znajduje się przedsionek z dużą bramą, która pozwala na przyład na bezpośredni załadunek i rozładunek automatów stacjonarnych z wykorzystaniem podnośnika typu HDS.

Na potrzeby sekcji do użytku została oddana również duża powierzchnia magazynowa oraz kompresorownia wraz z cichym i wydajnym kompresorem śrubowym.

Wszystkie pomieszczenia były budowane od początku co pozwoliło na dokładne zaplanowanie stanowisk roboczych wyposażonych w niezależne zasilania zarówno 230V jak i te niskoprądowe wykorzystywane w automatach, czyli 24V. W pomieszczeniach rozprowadzona jest również instalacja pneumatyczna. Wszystkie te elementy wpływają w końcowym efekcie na wysoką funkcjonalność i ergonomię stanowisk pracy.

Nowe pomieszczenia działu to również warsztat Pogotowia Energetycznego, a także pomieszczenia biurowe i socjalne. Dla pracowników nadzoru Działu Obsługi Technicznej zostały oddane nowe, klimatyzowane i przestronne pokoje wyposażone w nowe meble. Powstała również salka konferencyjna. Do dyspozycji pracowników jest również szatnia i stołówka wraz z pomieszczeniem kuchennym, gdzie pracownicy mogą spokojnie przygotować i zjeść posiłek.

Wszystkie opisane powyżej zmiany spowodowałyby wzrost komfortu pracy Działu Obsługi technicznej.

Grzegorz Bochenek

NOWY PUNKT SOCJALNY DLA MOTORNICZYCH

MPK SA w Krakowie wyremontowało kolejny punkt socjalny dla motorniczych. Tym razem przyszedł czas na obiekt zlokalizowany na pętli tramwajowej Nowy Bieżanów. Obiekt ten pochodzący z lat 70. XX wieku został gruntownie zmodernizowany. Wykonana została nowa elewacja, wyremontowano dach. Znaczącym zmianom uległo wnętrze budynku. Stare pomieszczenie regulatora ruchu (później kiosku spożywczego) zostało zaadaptowane na pomieszczenia przeznaczone dla kierujących tramwajami. Wyburzenie oraz budowa nowych ścian, nowa stolarka okienna i drzwiowa, wykończenia ścian sufitów i podłóg to część zadań z tej dużej inwestycji. Pomieszczenia zostały wyposażone w nowe funkcjonalne umeblowanie, a także w dystrybutor wody oraz automat do sprzedaży napojów. Duże 25 metrowe główne pomieszczenie obiektu, przeznaczone na odpoczynek oraz spożywanie posiłków, usytuowane jest od strony torowiska tramwajowego umożliwiając motorniczemu obserwowanie stojących na pętli



Wykonana została nowa elewacja, wyremontowano też dach

pojazdów. Punkt socjalny jest klimatyzowany. Wykonana inwestycja w znaczący sposób przyczyniła się do podniesienia standardu pracy motorniczych.

Hubert Waguła

MPK SA W KRAKOWIE PRZYJAZNE DLA SENIORÓW



MPK SA otrzymało certyfikat - Miejsce przyjazne seniorom



Krakowski przewoźnik prowadzi kampanie zachęcające do ustępowania miejsca osobom starszym

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie otrzymało certyfikat „Miejsce przyjazne seniorom”. Certyfikat odebrał Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami w MPK SA, podczas uroczystej gali, która odbyła się ICE Kraków 6 grudnia 2016 roku. Seniorzy, którzy nominowali krakowskiego przewoźnika do tego wyróżnienia docenili udogodnienia dla osób starszych w krakowskim taborze, a przede wszystkim niską podłogę ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie. Pozytywnie ocenili także informacje publikowane w monitorach zamontowanych w pojazdach a skierowane do osób starszych.

Gmina Miejska Kraków wraz z Samorządem Województwa Małopolskiego zrealizowała akcję „Miejsce przyjazne seniorom” już po raz szósty. Podczas tegorocznej gali finałowej, w Centrum Kongresowym ICE Kraków, wręczono 11 certyfikatów i przyznano 2 wyróżnienia.

Organizatorem i realizatorem akcji ze strony Gminy Miejskiej Kraków jest Wydział Spraw Społecznych Urzę-

du Miasta Krakowa, a ze strony Województwa – Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Krakowie. Certyfikat „Miejsce przyjazne seniorom” otrzymują lokalne instytucje i podmioty prywatne, które w swojej działalności uwzględniają potrzeby osób starszych. W całej akcji chodzi o to, by promować takie miejsca i zachęcać inne do działań prosenioralnych, np. do odpowiedniego dostosowania architektury czy oferowania produktów, usług i zniżek specjalnie skierowanych do tej grupy. Krótko mówiąc – to miejsca, w których osoby starsze czują się miło i swobodnie, są godnie traktowane i obsługiwane.

Tegoroczną Galę Finałową VI edycji akcji „Miejsce przyjazne seniorom” uświetnił występ Zofii Kozłowskiej z Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych im. Mieczysława Karłowicza w Krakowie.



Marek Gancarczyk

Fot. Bogusław Świerowski/krakow.pl

PRACOWNICY MPK ZOSTALI W ODNALEZIENIU



Radostaw Kołodziej, Zbigniew Gryzło, Mariusz Gara i Bartosz Węglarz pomogli w odnalezieniu zaginionych osób

Trzech motorniczych, dwóch kierowców autobusu i jeden dyspozytor Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie otrzymali wyróżnienia i nagrody za swoje zachowanie, m.in. pomoc w odnalezieniu zaginionych osób.

24 stycznia 2017 roku Inspektor Rafał Leśniak, Komendant Miejski Policji w Krakowie i Grzegorz Dyrkacz, Członek Zarządu i Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie wręczyli nagrody dwom motorniczym, którzy pod koniec ubiegłego roku pomogli krakowskiej policji. Robert Koziół zauważył zaginionego 87-latkę na jednej z pętli tramwajowych, dzięki czemu starszy pan szybko trafił do rodziny. Z kolei Paweł Jamróz obezwładnił i przekazał policji mężczyznę, który bez powodu zaatakował kobietę.

- Dziękuję i gratuluję. Wiem, że podejmując działania, nie myśleliście o nagrodach, podziękowaniach i innych zaszczytach, które Was dzisiaj spotkały. Dziękuję w imieniu swoim oraz wszystkich krakowskich policjantom. Dzięki takim zachowaniom w Krakowie jest bez-

pieczniej - powiedział podczas spotkania insp. Rafał Leśniak, szef krakowskiej policji.

Gratulacje i podziękowania przedstawiciele policji i MPK SA przekazali także podczas spotkania w piątek, 17 lutego 2017 roku z pracownikami krakowskiego przewoźnika. Docenili oni pełną empatii i troski reakcję wobec zaginionych osób.

1 lutego dzięki spostrzegawczości i czujności Bartosza Węglarza, kierowcy autobusu linii nr 247, udało się szybko odnaleźć ok. 60-letniego mężczyznę. Mimo, że zgłoszenie o zaginięciu dotyczyło Krakowa, mężczyzna został zauważony w Bibicach.

8 lutego dyspozytor MPK SA odebrał kolejne zgłoszenie z policji. Tym razem w sprawie zaginionej 80-letniej kobiety cierpiącej na Alzheimera, która oddaliła się z okolic ul. Ułanów. Dyspozytor natychmiast przekazał komunikat z rysopisem zaginionej do wszystkich prowadzących. Już po godzinie motorniczy Mariusz Gara, prowadzący tramwaj linii nr 4 stwierdził, że poszukiwana kobieta jest w jego wagonie.

WYRÓŻNIENI ZA POMOC ZAGINIONYCH OSÓB



Robert Kozioł i Paweł Jamróz zostali wyróżnieni za swoje zachowanie

Z kolei 13 lutego Zbigniew Gryzłó, kierowca autobusu pomógł dziecku. Prowadząc autobus linii nr 501 zgłosił dyspozytorom, że w pojeździe jest około 10-letni zagubiony chłopiec. Zgłoszenie kierowcy dyspozytor natychmiast przekazał policji, która już po ok. 10 minutach odebrała dziecko.

W dwóch tych przypadkach pełną empatii postawą wyróżnił się Radosław Kołodziej, dyspozytor MPK SA. Nie tylko zadbał o to, aby natychmiast przekazać precyzyjny komunikat prowadzącym, ale wykazał dużą troskę, aby zaginiona osoba szybko i bezpiecznie została przekazana funkcjonariuszom policji.

Z rąk inspektora Rafała Leśniaka pracownicy krakowskiego MPK SA otrzymali listy gratulacyjne oraz drobne upominki. Zarząd krakowskiego przewoźnika oprócz listów przekazał swoim pracownikom nagrody pieniężne.

Warto podkreślić, że pracownicy MPK SA w ciągu kilku ostatnich lat pomogli już w odnalezieniu kilkudziesięciu zagubionych osób, w tym zarówno dorosłych jak

i dzieci. W 2015 roku takich przypadków było 11. Najczęściej z prośbą o pomoc w poszukiwaniach do dyspozytorów krakowskiego przewoźnika dzwoni policja. Wtedy dyspozytorzy natychmiast taki komunikat z precyzyjnym opisem zaginionego przekazują prowadzącym. Często kierowcom i motorniczym udaje się zauważyć taką osobę, która szybko jest przekazywana policji. Czasami zdarza się też, że to pracownicy MPK SA sami zauważają zagubioną osobę, która potrzebuje pomocy, a wtedy dyspozytorzy MPK zgłaszają to policji.

– Współpracujemy od lat i oceniam tę współpracę niezwykle wysoko. To nie tylko wspólne akcje w autobusach i tramwajach, ale również pomoc przy działaniach profilaktycznych, które mają uwrażliwić pasażerów na czyhające niebezpieczeństwa – stwierdził Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu, dyrektor ds. zarządzania przewoźnikami MPK SA w Krakowie.

Marek Gancarczyk

A W CZASIE WOLNYM CHCĘ BUDOWAĆ

O łączeniu pracy kierowcy autobusu

Marek Gancarczyk: Jak to się stało, że założył Pan Grupę Poszukiwawczo-Ratowniczą z psami w Goszczu?

Marcin Zębała: Od około 15 lat mam do czynienia z psami rasy Owczarek Niemiecki, ponieważ jest to moja ulubiona rasa. Przez ten czas założyłem hodowlę owczarków niemieckich „Wilki Goszczu” i zacząłem pogłębiać swoją wiedzę o tej rasie. Bardzo zaciekały mnie możliwości psiego nosa. Pomysł narodził się po jednej z wystaw owczarków niemieckich, kiedy zostawiłem mojego psa (Sahara) w samochodzie z uchyloną szybą i oddaliłem się w liczny tłum około kilkaset metrów od samochodu. W pewnej chwili zauważyłem, że pies jest przy mnie. I wtedy naszała mnie myśl. Jeżeli pies odszukał mnie w tak liczny gronie (gdzie były setki innych zapachów) oraz po pokonaniu niemałego odcinka, to dlaczego miałby nie znaleźć osoby zaginionej, która potrzebuje pilnej pomocy. A że jestem strażakiem w ochotniczej straży pożarnej OSP Goszczu od 25 lat, przedstawiłem propozycję utworzenia Grupy Poszukiwawczo Ratowniczej z psami. Z tematem borykaliśmy się rok. Otworzyliśmy rekrutację w celu pozyskania nowych członków (przewodników psów). Pojawiły się dziesiątki chętnych z czego została tak naprawdę jedna osoba (Grażyna Węglarczyk z psem Ursą) i tak zaczęliśmy przygodę z Grupą poszukiwawczo-ratowniczą. W tej chwili jest nas dziesięcioro (w tym trzy kobiety) i posiadamy 5 psów.

MG: Jakie ma Pan obowiązki jako dowódca tej grupy?

MZ: Dowodzenie i planowanie podczas akcji poszukiwawczych zaginionych osób, wywiad z rodziną osoby poszukiwanej, organizowanie szkoleń naszej grupy oraz szkolenie młodych psów, które dopiero się uczą na psów ratowników, by później zdać egzamin i tym samym uzyskać certyfikat psa ratownika. Do tego dochodzi organizacja szkoleń z wieloma grupami poszukiwawczo ratowniczymi np. TOPR, GOPR, GRS SĄCZ, GPR KĘTY, GPR LIPKI, GPR ŁÓDŹ, TRZECIA GPR BALICE, JRG 5 i wiele innych. Dzięki takim szkoleniom mamy szansę wymienić doświadczenia i tym samym działać coraz lepiej podczas akcji poszukiwawczo ratowniczych, do których jesteśmy dysponowani przez Państwową straż pożarną i policję. Moim obowiązkiem jest również dopilnowanie, aby członkowie grupy uczestniczyli w kursach np. „Orientacja i nawigacja terenowa. Wykorzystanie odbiorników GPS w działaniach terenowych SAR”. Dzięki takim szkoleniom członkowie grupy GPR OSP Goszczu wykazują się wysokim profesjonalizmem podczas akcji poszukiwawczo ratowniczych.



Marcin Zębała, kierowca MPK SA w Krakowie ze swoim psem

MG: Proszę wymienić i opisać najtrudniejsze akcje, w których Pana grupa brała udział.

MZ: Wszystkie akcje, w których nasza grupa brała udział nie były łatwe. Do każdej akcji podchodzimy tak samo profesjonalnie. Nigdy nie wychodzimy z założenia, że akcja będzie łatwa jednakże jedna z akcji, w której GPR OSP Goszczu brała udział wyróżnia się na tle innych ponieważ punkt koncentracji w którym policja określiła prawdopodobieństwo znajdowania się tam osoby zaginionej był oddalony o 15 kilometrów od miejsca skąd zaginiony wyszedł. Trwały wtedy już wielogodzinne poszukiwania prowadzone przez straż oraz policję. Po zadysponowaniu naszej grupy i zrobieniu przez nas dokładnego wywiadu z rodziną uznaliśmy, iż osoba zaginiona może znajdować się w jednym z wyznaczonych przez nas sektorów. Co później okazało się sukcesem naszej grupy, ponieważ jeden z przewodników z psem znalazł w tym sektorze zaginioną osobę, która była bardzo wychłodzona. Dzięki szybkiej interwencji ratowników medycznych osoba przeżyła. Akcja zakończyła się szczęśliwie.

CORAZ LICZNIJSZĄ GPR OSP GOSZCZA

i ratownika opowiada Marcin Zębala



MG: Jednocześnie jest Pan kierowcą autobusu MPK SA w Krakowie i pracuje w zajezdni autobusowej w Bieńczykach? Jak udaje się Panu połączyć te obowiązki?

MZ: Praca kierowcy plus bycie strażakiem ochotnikiem oraz prowadzenie grupy poszukiwawczo-ratowniczej wymaga naprawdę dużego poświęcenia zarówno swojego jak i całej rodziny pomimo tego, że moich dwóch synów (15 i 18 lat) oraz żona również należą do ochotniczej straży pożarnej w Goszczy. Żona jest razem ze mną w grupie poszukiwawczo-ratowniczej (przewodnik psa). Jak wiemy są też inne obowiązki w życiu prywatnym i na to też trzeba poświęcić czas. Jedno jest pewne, nie przesiaduję w fotelu oglądając telewizję. Moja sytuacja jeśli chodzi o czas bardzo się poprawiła od kiedy pracuję w MPK Kraków, ponieważ od roku 2000 do 2015 pracowałem jako kierowca na liniach międzynarodowych Polska-Włochy, Polska-Szwajcaria. Było dużo turystyki, więc mogłem tylko pomarzyć o szkoleniu psów jak i założeniu grupy poszukiwawczo-ratowniczej. Między innymi dlatego zdecydowałem o zmianie pracy, z czego jestem bardzo zadowolony.

MG: Czy umiejętności zdobyte podczas pracy w GPR przydają się podczas pracy w MPK?

MZ: Myślę, że na pewno się przydają. Już na początku, kiedy zacząłem pracę zwróciłem uwagę na pojawiające się komunikaty przez radiotelefon z Głównej Dyspozytorni Ruchu o osobach zaginionych. Zdarzyło mi się już kilkakrotnie interweniować po usłyszeniu komunikatu i pomóc policji w poszukiwaniach. Będąc w pracy na pewno zwracam szczególną uwagę na osoby starsze. Było już kilka sytuacji, w której udzieliłem pomocy takim ludziom. Miałem np. taką sytuację, że rano o świcie zauważyłem mężczyznę leżącego na ławce na przystanku autobusowym. Wyglądał na bezdomnego. Poprosiłem jedną kobietę, by go obudziła. Okazało się, że ten mężczyzna zupełnie nie wiedział gdzie jest. Po wezwaniu służb dowiedziałem się, że był to zaginiony mężczyzna chory na alzheimera, który wyszedł dzień wcześniej z domu.

MG: Został Pan nominowany w plebiscycie Gazety Krakowskiej do „Osobowości Roku 2016” w kategorii działalność społeczna i charytatywna. Jak doszło do tej nominacji?

MZ: Nominowali mnie członkowie z mojej jednostki i pomysł był absolutnie ich. Byłem bardzo miło zaskoczony i cieszę się z ilości oddanych na mnie głosów.

MG: Zdobył Pan w tym plebiscycie ponad 400 głosów w swoim regionie i zajął tym samym wysokie czwarte miejsce. To duże wyróżnienia dla Pana?

MZ: Jest to dla mnie bardzo duże wyróżnienie. Potwierdza to zaufanie ludzi do mnie i popieranie mojej działalności charytatywnej, w której dążę do doskonałości i pozyskaniu do takiej grupy jak największej liczby członków z dobrym sercem, by nieść pomoc drugiemu człowiekowi i ratować ludzkie mienie.

MG: Jakie cele stawia Pan sobie w najbliższej przyszłości?

MZ: Jeśli zdrowie pozwoli to chcę się spełniać jak najlepiej jako kierowca MPK w Krakowie, a w czasie wolnym budować coraz liczniejszą GPR OSP Goszcza i dążyć do profesjonalizmu w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych.

MG: Życzę Panu realizacji tych celów i kolejnych sukcesów.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk

MPK WYREMONTOWAŁO HISTORYCZNY WAGON RING



Wyremontowany Ring na ulice Krakowa wyjechał 8 marca 2017

Wśród 8 marca na krakowskie torowiska wyjechał historyczny tramwaj typu Ring z lat 30 XX wieku, który został odbudowany przez pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Renowacja była prowadzona przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów, a jej celem było przywrócenie wagonowi wyglądu, jaki miał w okresie powojennym ubiegłego wieku.

Ring to wagon, który kursował w Gdańsku do lat 60. XX wieku. Do Krakowa trafił w latach 80. XX wieku, gdzie miał być jednym z eksponatów zaplanowanego dużego muzeum komunikacji. Z Gdańska do Krakowa dotarły wtedy dwa identyczne wagony tego typu nieużywane od kilku lub kilkunastu lat. Co ciekawe były to już wtedy pojazdy techniczne wyposażone na jednym z pomostów w wirnik służący do odśnieżania. Ponieważ plany budowy muzeum nie zostały zrealizowane, wagony przechowywano wraz z innymi zabytkowymi pojazdami na terenie zajezdni w Nowej Hucie.

Pierwszy z tych historycznych wagonów Ring został odbudowany przez MPK SA w Krakowie na zlecenie Zakładu Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gdańsku w 2015 roku (w lutym 2016 roku odbudowany tramwaj wrócił do Gdańska). Jednocześnie rozpoczęły się prace nad rekon-

strukcją drugiego Ringa, które trwały 16 miesięcy i były prowadzone z myślą o dołączeniu go do kolekcji zabytkowych tramwajów i autobusów krakowskiego przewoźnika. Dzięki temu mieszkańcy i turyści, którzy przyjeżdżają do Krakowa będą mieli okazję podróżować tym pięknym, historycznym wagonem m.in. na Krakowskiej Linii Muzealnej. Ring jest pierwszym wagonem w kolekcji zabytkowych pojazdów MPK SA w kolorze czerwonym. Jest także trzecim z kolei tramwajem, który nie pochodzi z Krakowa (od połowy lat 80. XX wieku MPK posiada zabytkowy tram-



Jednym z inicjatorów odbudowy był Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK SA w Krakowie

waj z Wrocławia, a od grudnia 2016 roku w kolekcji Muzeum Inżynierii Miejskiej znajduje się historyczny elektrowóz również pochodzący z Wrocławia).

MPK posiada wiele historycznych pojazdów, zarówno tramwajów jak i autobusów, którymi w przeszłości podróżowali krakowianie. Wśród nich są unikatowe okazy, m.in. tramwaj „Gracówka” z 1913 roku, najstarszy jeżdzący w Polsce autobus Rugby Express L z lat 20 ubiegłego wieku czy jedyny istniejący przegubowy autobus Jelcz 021. Krakowskie zabytkowe pojazdy można zobaczyć w znanych filmach. Autobus San H01 z 1958 można podziwiać w filmie Andrzeja Wajdy „Tatarak”, gdzie pojawia się w dwóch scenach. W filmie „Mała matura” wystąpił autobus Rugby oraz wagon SN2-87, który „zagrał” już w wielu filmach np. w „Liście Schindlera”. Ostatnio, w grudniu 2015 roku ten sam wagon „zagrał” w filmie Marthy Coolidge „Music, War and Love”.



Nad odnowieniem historycznego tramwaju pracował doświadczony zespół pracowników MPK

Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej



Wnętrze tramwaju zostało starannie odrestaurowane

DZIEŃ KOBIET W ZABYTKOWYM WAGONIE RING



Z okazji Dnia Kobiet pracownicy MPK SA rozdawali kwiaty w kursującym wokół I Obwodnicy Ringu

Każda kobieta, która wsiadła do zabytkowego wagonu Ring, kursującego 8 marca 2017 w centrum miasta, otrzymywała kwiaty. Akcja została zorganizowana z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet. Kwiaty rozdawali pracownicy MPK SA ubrani w służbowe mundury: kierowca, motorniczy i inspektor ruchu.

MG

STO LAT POŁĄCZENIA TRAMWAJOWEGO KRAKOWA Z PODGÓRZEM



KRAKÓW-PODGÓRZE. Rynek. CRACOVIE-PODGÓRZE. La place du marché.

Tramwaj na Rynku Podgórskim

20 lutego 2017 roku minęła setna rocznica uruchomienia połączenia Krakowa z Podgórzem.

Dziś przejazd przez Wisłę tramwajem zajmuje nam zaledwie chwilę i jest dla wielu z nas czynnością codzienną i tak powszednią, że nie zauważamy jej w zasadzie w ogóle. Kiedyś było zupełnie inaczej a uruchomienie stałego połączenia tramwajowego otwierało zupełnie inne możliwości i było dowodem połączenia Podgórza z Krakowem w jedną całość.

Podgórze przez wiele lat stanowiło osobny organizm, czego dowody można znaleźć po dzień dzisiejszy. Zostało założone przez władze austriackie po pierwszym rozbiore Polski w celu obniżenia znaczenia Krakowa. Prawa miejskie Josefstadt, bo taką pierwotnie nazwę nosiło miasto, otrzymało w lutym 1784 roku. Liczne przywileje jakie otrzymali mieszkańcy Podgórza gwarantowały jego szybki rozwój. Zwolnienia podatkowe, czy brak obowiązkowej służby wojskowej sprzyjały szybkiemu wzrostowi ludności, dzięki czemu w krótkim czasie miasto stało się

konkurencją dla Krakowa. W 1810 roku Podgórze na specjalnych prawach włączono do Krakowa, ale pięć lat później ponownie stało się oddzielnym miastem.

W pierwszych latach XX wieku Kraków pod względem liczby mieszkańców należał do dużych miast monarchii austriackiej, ale pod względem zajmowanej powierzchni był na ostatnim miejscu z obszarem zaledwie 5,77 km². Plasował się daleko za Przemyślem, Tarnopolem czy Nowym Sączem, nie wspominając o Lwowie. Kraków dusił się w granicach administracyjnych – nie było wolnych parcel na budowę nowych domów, brakowało miejsca na szkoły czy place targowe a na niedzielny wypoczynek krakowianie musieli udawać się za granicę miasta do utworzonych tam Parku Krakowskiego i Parku Jordana. Było to spowodowane głównie przez obowiązujące od 1850 roku założenia dotyczące powstania Twierdzy Kraków. Naturalna rozbudowa miasta w kierunku przedmieść czy też wchłonięcie okolicznych wsi do miasta były niemożliwe z uwagi na ograniczenia wprowadzone i utrzymywane

przez władze wojskowe. Szczęśliwie na początku XX wieku austriacy wojskowi zmienili swoje plany wobec Krakowa przesuając nieco zachodnią linię forteczną. W 1907 roku władze Krakowa przedstawiły bardzo odważny plan powiększenia miasta poprzez włączenie okolicznych wsi i utworzenie Wielkiego Krakowa. Wśród wielu kierunków rozwoju miasta wskazano także przyłączenie Podgórza – co nie było łatwe.

Wcielenie nowych terenów wymagało od Gminy odpowiedniego ich zagospodarowania. Na nowych obszarach przewidziano budowę obiektów użyteczności publicznej a także nowoczesne osiedla mieszkaniowe, w tym pierwsze w Polsce osiedla willowe. Dużo większe terytorialnie miasto potrzebowało sprawnej komunikacji, wykorzystującej nowoczesne wozy tramwajowe. Zamierzona decentralizacja dotychczasowego niewielkiego miasta i budowa osiedli w dużej odległości musiała być oparta o dogodną i taną komunikację. Stworzone zostały szerokie, sięgające w daleką przyszłość plany powstania nowych linii, które docierać miały do wszystkich włączonych przedmieść łącząc je z centrum miasta. Uwzględniając przyjęte przez gminę założenia łączenia przedmieść miasta z centrum opracowano system linii wybiegających poza metropolię. Jednym z ważniejszych połączeń było przekroczenie Wisły i skierowanie tramwaju do Podgórza aż trzema trasami:

- nowy most na Wiśle – plac targowy w Podgórzu
- nowy most na Zwierzyńcu – Dębniki – plac targowy w Podgórzu
- Krakowska – most Podgórski – plac targowy w Podgórzu

Połączenie z Dębnikami, jako najdroższe szybko zostało wykreślone. Przejazd przez most Podgórski wymagał przebudowy drewnianej konstrukcji. Najbardziej realne połączenie miało się odbywać przez nowy most budowany od 1909 roku na przedłużeniu ulicy Starowiśnej.

Nie bez powodu pierwszą normalnotorową linią tramwajową budowaną w oparciu o powstałe plany była ta przebiegająca właśnie w kierunku Podgórza. Być może z tego samego powodu zajezdnia tramwajowa powstała przy ul. św. Wawrzyńca w ekspresowym tempie choć pierwotne założenia były zupełnie inne.

20 stycznia 1913 roku przed południem uroczystie oddano do użytku dwie miejskie inwestycje: most na Wiśle i tramwaj normalnotorowy. Na podjeździe do nowopowstałej przeprawy mostowej od strony Krakowa zebrał się tłum mieszkańców oraz przedstawiciele miasta, którzy uroczystie odebrali powstały most i oddali go do użytku społeczności. Niedaleko mostu na torze ustawionych zostało „sześć wozów tramwajowych otoczonych służbą, przybranych chorągwiemi miasta i narodu”. Po wygłoszeniu kolejnej mowy tym razem odnoszącej się do dobrej pod względem technicznym budowy linii tramwajowej oraz poświęceniu taboru przez proboszcza podgórskiej parafii zebrani zostali zaproszeni do jazdy wagonami. Jedenaście miesięcy później pod Pocztą

ustawiono kolejne nowe wagony i uroczystie oddano do ruchu kolejną trasę tramwajową. Wśród wielu przybyłych gości była także „delegacja Rady miasta Podgórza z zastępcą burmistrza Rolle, złożona z grona radców i dyrektora magistratu Kowalskiego i grono zaproszonych gości”.

Z początkiem marca 1914 roku przedstawiono program inwestycji tramwajowych na najbliższe miesiące. W pierwszej kolejności miało powstać odgałęzienie od linii w ul. Starowiśnej przy skrzyżowaniu ze św. Wawrzyńca, w kierunku mostu. Nowy tor, zgodnie z kontraktem między magistratem Krakowa i Podgórza miał zostać poprowadzony przez III most a następnie ulicą Lwowską do Rynku Podgórskiego by Kalwaryjską dotrzeć do stacji kolejowej Bonarka. Wojna pokrzyżowała plany. Miasto będące nadal austriacką fortecą, leżącą na granicy państwa w przypadku wybuchu wojny mogło zostać wciągnięte w ewentualne konflikty. Mimo wsparcia Austriaków przez wojska niemieckie w mieście ogłoszono dwukrotnie ewakuację. W ciągu trzech miesięcy od października 1914 do stycznia 1915 roku miasto opuściło ponad 60 tys. ze 183 tys. mieszkańców Krakowa i Podgórza (nie licząc osób, które same wyjechały z miejsca zamieszkania). Z początkiem grudnia wojska rosyjskie dotarły do Wieliczki zajmując ją, a kilka dni później ruszyły na fortyfikacje Krakowa. Wybuchy wzajemnych ostrzałów było słychać w całym mieście. Na szczęście atak został odparty i odsunął front na wschód.

17 czerwca 1915 roku „Cesarz najwyższemu postanowieniem z d. 17 bm. zezwolił na utworzenie starostwa Podgórza okręg z siedzibą w Podgórzu, w miejsce dotychczasowego starostwa podgórskiego, które wskutek przyłączenia miasta Podgórza do Krakowa, z dniem 1 lipca br. przestaje istnieć”. Ostatni etap terytorialnego powiększenia Krakowa ziścił się. Połączenie tramwajowe miasta z nową dzielnicą, co planowano już wcześniej, musiało nastąpić w szybkim czasie, by wykazać słuszność decyzji a mieszkańcom Podgórza umożliwić dojazd do centrum leżącego po drugiej stronie rzeki. Do prac przy budowie przystąpiono z początkiem sierpnia od położenia szyn przed dawnym magistratem w Podgórzu. Do października zdążono ułożyć szyny od Rynku Podgórskiego przez ul. Salinarną (dziś Lwowską) do III mostu. Prace zamierzano ukończyć w lutym następnego roku poprzez poprowadzenie drugiego toru przez most (z uwagi na konieczność kontynuowania prac torowo brukarskich bez wyłączenia mostu z użytku). 20 lutego 1917 roku bez większego rozgłosu i publiczności wozy tramwajowe linii 3, kursujące dotychczas z Dworca Towarowego do III mostu, zostały skierowane przez most do Rynku Podgórskiego, gdzie kończyły bieg na ulicznej mijance. 13 grudnia otwarto pętlę dla linii 3 w Podgórzu. Z uwagi na brak miejsca na istniejącej końcówce, pętla tramwajowa została wyznaczona na ulicy wokół Rynku Podgórskiego.

Jacek Kołodziej

DZWIĞACZE KULTURY ROZDANE. MPK SA W KRAKOWIE WŚRÓD WYRÓŻNIONYCH



Krakowskie Biuro Festiwalowe wyróżniło swoich partnerów i sponsorów przyznając im Dźwigacze Kultury

Już po raz piąty Krakowskie Biuro Festiwalowe wyróżniło swoich partnerów i sponsorów, przyznając im Dźwigacze Kultury – symbol tego, jak ważne dla rozwoju kultury jest wsparcie biznesu. To wyróżnienie trafiło m.in. do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie.

KBF od lat inwestuje w rozwój sieci partnerstw pomiędzy przedstawicielami świata biznesu i kultury. Galę w Hotelu Starym uświetnił występ wokalistki OIA wraz zespołem.

Nazwa wyróżnienia nawiązuje symbolicznie do pierwszego kręgu kręgosłupa dźwigającego czaszkę i umożliwiającego ruchy głowy, a także do mitycznego Atlasa. W tym roku grafikę Dźwigacza Kultury zaprojektował Przemysław Dębowski – założyciel wydawnictwa Karakter i autor projektów okładek do serii książek Stanisława Lema.

Budowanie relacji między światem kultury i biznesem, jest podstawą kreowania obrazu kultury w kraju i poza jego granicami. - Wydarzenia kulturalne mają znaczący wpływ na lokalną ekonomię. Mam nadzieję, że zaangażowanie przedstawicieli świata biznesu w proces tworzenia życia kulturalnego Krakowa przyczynia się do budowania pozytywnego wizerunku Krakowa, tworzonych przez nas wydarzeń, ale także firm i instytucji, które nas wspie-

rają - mówi Andrzej Kulig, Zastępca Prezydenta Krakowa ds. Polityki Społecznej, Kultury i Promocji Miasta.

To między innymi dzięki działalności Krakowskiego Biura Festiwalowego Kraków jest nazywany kulturalną stolicą Polski. Dowodem na to jest fakt, że Międzynarodowe Stowarzyszenie Festiwalu i Wydarzeń – International Festival and Events Associations nadało Miastu Kraków tytuł Światowego Miasta Festiwalu i Wydarzeń Kulturalnych 2016 roku. Standardy organizacji imprez oraz promocji marek miejskich, od lat konsekwentnie kreowane i wprowadzane w stolicy Małopolski, zostały na świecie wielokrotnie zauważone i docenione. Nie byłoby to jednak możliwe, gdyby nie wsparcie przedsiębiorców i partnerów biznesowych w organizacji wydarzeń kulturalnych.

- To dzięki ścisłej współpracy ze światem biznesu możemy organizować nasze przedsięwzięcia z wielkim rozmachem i na światowym poziomie. Finansowe wsparcie, które otrzymujemy od naszych partnerów, pozwala nam także rozwijać krakowskie produkty biznesowe i turystyczne – zauważa Zastępca Dyrektora Krakowskiego Biura Festiwalowego ds. Marketingu Magdalena Łukasik.

Biuro Prasowe/ UMK

Fot. Alicja Wróblewska

CHCĘ ZOSTAĆ KIEROWCĄ AUTOBUSU LUB MOTORNICZYM

O wielkiej pasji i zainteresowaniu krakowskimi tramwajami i autobusami rozmawiamy z pięcioletnim Franciszkiem Gubałą i jego tatą Marcinem



Franciszek do szkoły dojeżdża linią nr 4

Marek Gancarczyk: Dzięki rodzicom, którzy udostępniłi twoje zdjęcie dowiedzieliśmy się, że marzysz o kierowaniu w przyszłości tramwajem lub autobusem? To prawda?

Franciszek Gubała: Tak.

MG: Jesteś bardzo młody. Kiedy zainteresowałeś się tramwajami i autobusami?

Franciszek Gubała: Dwa lata temu.

Marek Gancarczyk: Co podoba ci się najbardziej w byciu kierowcą autobusu lub motorniczym? Kim chciałbyś w przyszłości zostać?

Franciszek Gubała: To bardzo ciekawa praca, bo przewozi się ludzi i można otwierać drzwi. Chciałbym być kierowcą autobusu albo tramwaju.

Marcin Gubała: Na ten moment nie dopuszcza innej myśli, a tata nie ma nic przeciwko. Ważne żeby syn chciał pracować. Wydaje się że MPK Kraków to stabilny i rzetelny pracodawca[©]. Można powiedzieć że Franiu ma już doświadczenie w prowadzeniu tramwaju ponieważ miał okazję samodzielnie poprowadzić Bombardiera NGT6 podczas Dnia Dziecka organizowanego przez MPK.

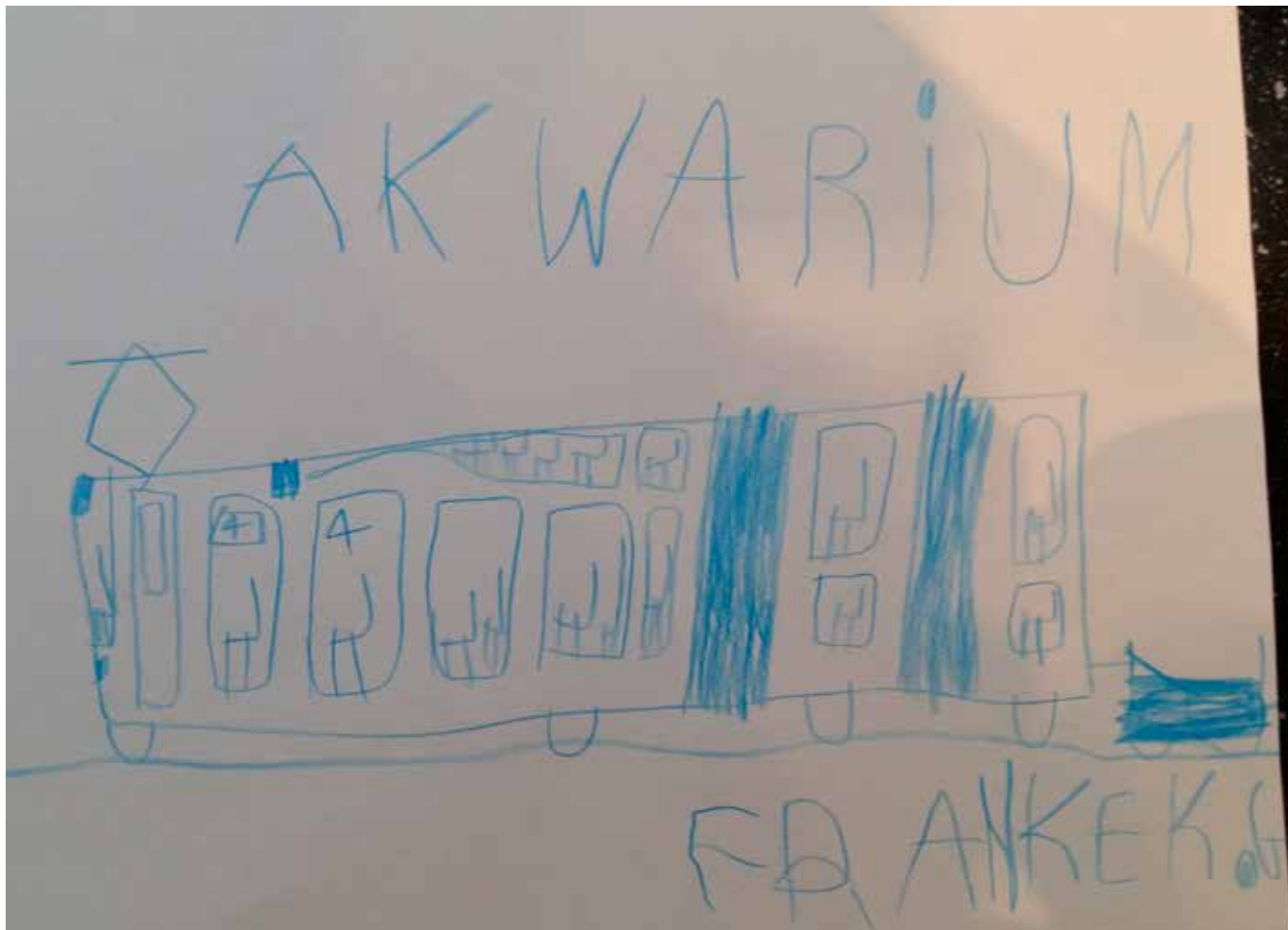
Marek Gancarczyk: Masz jakieś swoje ulubione tramwaje i autobusy, które kursują w Krakowie?

Franciszek Gubała: Tak, Krakowiaki. Na pętli w Bonowicach zdarzyło mi się widzieć też nowy tramwaj, czerwony, którym jeszcze nie jechałem, który też mi się podoba. Lubię też busika linii 168 i hybrydę 501 bo jest cicha, a Jelcze są głośne.

Marcin Gubała: Chodzi zapewne o tramwaj Nevelo firmy Newag. Franciszek lubi także starsze tramwaje np. Akwaria (czyli popularne wagony 105N) lub wagony SN1, SN2 krakowskiej linii muzealnej, z których podczas wakacyjnych weekendów z przyjemnością korzystamy robiąc sobie tzw. przejazd „dawniej i dziś”. Z autobusów Franiu lubi Jelcze oraz hybrydowe Solarisy lub elektryczne „busiki”. Ostatnio zauważył, że dużo autobusów ma z tyłu napis Euro 6 i nawet już umie to napisać (na dowód Franciszek bierze z biurka długopis i odwzorowuje ten napis na kartce). Tata musi zaznaczyć, iż dzięki pasji swojego syna poznał marki i modele autobusów i tramwajów i sam zaczął się interesować pojazdami komunikacji. Tabor MPK Kraków mamy dobrze rozpoznany[©].

Marek Gancarczyk: Domyślał się w takim razie, że do przedszkola dojeżdżasz komunikacją miejską?

Franciszek Gubała: Tak. Do szkoły jeżdżę 4, czyli Krakowiakami lub autobusem 501. Wsiadam na przystanku z mamą na Bronowicach, a wysiadam na Struga.



Rysunek Franka Gubały

Marek Gancarczyk: Ze zdjęcia, wynika, że nawet na bal karnawałowy do przedszkola przebrałeś się za kierowcę autobusu MPK w Krakowie. Trudno było taki strój przygotować?

Marcin Gubała: Było bardzo trudno. Przede wszystkim dlatego, że Franciszkowi nic nie odpowiadało (co u 4-5-latków jest normą ☺), ale w tym przypadku to rodzice musieli dostosować się do syna. Za każdym razem gdy coś niedokładnie przygotowaliśmy mówił, że czegoś takiego nie widział u kierowcy i że tego nie ubierze. Z krawatem było to samo. Bardzo trudno było nam też zrobić dla niego czapkę, ale udało się sprostać oczekiwaniom.

Marek Gancarczyk: A skąd wiedziałeś, że kierowcy MPK mają specjalne legitymacje i jak tą swoją legitymację dla siebie zrobisz?

Marcin Gubała: Wszystko co zrobiliśmy było dokładnie takie jak przekazywał i opisywał nam Franciszek. Legitymacja powstała dokładnie według jego wskazówek. Miało tak być jak u prawdziwych kierowców na linii nr 134, która jest jedną z jego ulubionych linii (kursuje do Zoo – przypis redakcji).

Marek Gancarczyk: Koledzy nie byli zdziwieni, że przyszedłeś ubrany na bal karnawałowy jak kierowca autobusu, zamiast np. w strój Spidermana?

Franciszek Gubała: Myśleli że jestem policjantem, ale powiedziałem im że jestem kierowcą linii 134 i mam nawet bilety godzinne i 20 minutowe.

Marcin Gubała: Prawdę mówiąc nie było mowy, aby się przebrał za kogoś innego. To jest konsekwentny gość. Co tam Batman, co tam Supermen, skoro można być kierowcą autobusu.

Marek Gancarczyk: Wiele osób bardzo pozytywnie komentowało na naszym profilu na Facebooku twoje zainteresowanie pracą w MPK. Pod twoim zdjęciem pojawiły się też jednak nieliczne głosy wątpiących w to, że nie zmienisz zdania. Myślisz, że to twoje marzenie o zostaniu kierowcą będzie równie silne gdy skończysz 21 lat i będziesz mógł się starać o przyjęcie do MPK?

Franciszek Gubała: Tak. Chcę zostać kierowcą autobusu lub motorniczym.

Marek Gancarczyk: No to w takim razie ja już zgłaszam w dziele kadr twoją osobę i czekamy na twoje CV. Dziękuję Ci za rozmowę.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

CZĘSTSZE KURSY AUTOBUSÓW NA OBRZEŻACH MIASTA



Przez tunel w Ruszczy kursują już autobusy MPK SA w Krakowie

4 marca 2017 roku zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Krakowie, związane z pierwszym etapem wdrażania optymalizacji linii tramwajowych i autobusowych. Wprowadzenie tych zmian to największe w ostatnich latach jednorazowe wzmocnienie oferty linii autobusowych w naszym mieście, które ma na celu przede wszystkim poprawę obsługi komunikacyjnej w rejonach oddalonych od centrum Krakowa.

Zmiany dotyczą 22 linii autobusowych:

- uruchomionych zostało pięć nowych linii autobusowych: 116, 140, 469, 475, 484;
- zmiany tras dotyczą dziewięciu dotychczasowych linii autobusowych: 102, 107, 122, 132, 166, 168, 169, 184, 422;
- zwiększyła się liczba kursów realizowanych przez 11 linii autobusowych: 102, 104, 107, 109, 120, 122, 130, 135, 168, 178, 422;
- zlikwidowane zostały dwie linie autobusowe: 118, 155;
- wzmocnienia dotyczą ośmiu dzielnic na terenie Krakowa: IV Prądnik Biały, VI Bronowice, VII Zwierzyniec, VIII Dębniki, X Swoszowice, XI Podgórze Duchackie, XVII Wzgórza Krzesławickie i XVIII Nowa Huta;
- nowe obszary miasta włączone do obsługi przez pojazdy Komunikacji Miejskiej w Krakowie: rejon ulicy Kozienickiej w Skotnikach, ulica Orla na Bie-

lanach, fragment ulicy Radzikowskiego na Azorach i Stawowej w Bronowicach;

- Dzielnicą X Swoszowice uzyskała bezpośrednie połączenie ze ścisłym centrum Krakowa (linia 484, końcówka „Swoszowice Poczta”). Dzielnicą ta jako ostatnia nie miała dotychczas takiego połączenia;
- w wyniku zmian praca przewozowa na terenie miasta zwiększyła się o blisko 800 tysięcy wozokilometrów w skali roku;
- szacunkowy koszt zmian to ponad 6 milionów złotych w skali roku;
- na ulice Krakowa po zmianach w dni robocze wyjeżdża o 11 autobusów więcej.

Zasady zachowania ważności biletów okresowych:

Bilety okresowe wykupione na linii numer 118 i 155 zachowują ważność do końca terminu obowiązywania biletów we wszystkich pojazdach Komunikacji Miejskiej w Krakowie na dotychczasowych trasach tych linii. Bilety okresowe wykupione na linii numer 107, 122, 132, 166, 168, 169, 184 i 422 zachowują ważność do końca terminu obowiązywania biletów we wszystkich pojazdach Komunikacji Miejskiej w Krakowie zarówno na dotychczasowych, jak i na nowych trasach tych linii. Ponadto:

Bilety okresowe wykupione na linię 118 zachowują ważność do końca terminu obowiązywania biletów:

- na trasie linii 168 na całej trasie przejazdu.
- Bilety okresowe wykupione na linię 155 zachowują ważność do końca terminów obowiązywania biletów:
- na trasie linii 135 na odcinku Swoszowice Poczta – Turowicza;
- na trasie linii 184 na odcinku Swoszowice Poczta – Rondo Matecznego.
- Bilety okresowe wykupione na linię 168 zachowują ważność do końca terminu obowiązywania biletów:
- na trasie linii 135 na odcinku Swoszowice Poczta – Turowicza;
- na trasie linii 184 na odcinku Swoszowice Poczta – Rondo Matecznego.

Bilety okresowe wykupione na linię 169 będą obowiązywały na linii 469.

Bilety okresowe wykupione na linię 184 będą obowiązywały na linii 484.

Biuro Prasowe ZIKiT

ZBIGNIEW CIAPUTA ODCHODZI NA ZASŁUŻONĄ EMERYTURĘ



Za wieloletnią pracę Zbigniewowi Ciapucie podziękował cały zarząd MPK SA w Krakowie

Po prawie 47 latach pracy w MPK SA w Krakowie Zbigniew Ciaputa odszedł na zasłużoną emeryturę.

Od początku pracy w MPK związany był z elektryką, gdyż zaczynał jako monter w podstacji trakcyjnej. Nabyte w ten sposób doświadczenie wykorzystał w dalszej pracy i w tym kierunku potoczyła się również jego kariera zawodowa. Swojego zainteresowania i fascynacji prądem elektrycznym nie zarzucił, pomimo iż jego szczeble kariery skręcały raz w stronę eksploatacji, innym razem w stronę produkcji czy techniki. Swoje zainteresowania zawodowe rozwijał będąc członkiem Stowarzyszenia Elektryków Polskich.

Najpierw pracował w Zakładzie Komunikacji Szybowej, oraz w Wydziale Sieci i Podstacji Trakcyjnych. Później już jako zastępca kierownika rozpoczął pracę w Wydziale Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, by ostatecznie i na długo związać się z Wydziałem Warsztatów Tramwajowych, które w latach 90, tj. w czasie transformacji ustrojowej, po podziale MPK zostały przekształcone w Miejski Zakład Napraw

Tramwajów Sp. z o.o. W Spółce tej pełnił funkcję członka Zarządu do czasu jej inkorporacji przez MPK SA Doceniając jego wiedzę i doświadczenie powierzono mu funkcję najpierw Dyrektora ds. Technicznych, a później ds. Inwestycji. Po zmianach organizacyjnych w 2014 r. został kierownikiem nowoutworzonego Działu Obsługi Technicznej-Głównym Specjalistą ds. Obsługi Technicznej.

Zbyszek, jak mówią jego znajomi i przyjaciele, to osoba niezwykle aktywna. Uwielbia górskie wycieczki, jazdę na rowerze, nordic walking, a przede wszystkim jest miłośnikiem nart. Ponadto nie kryje, że przyjemność sprawia mu również praca w jego własnym przydomowym ogródku.

Natomiast prywatnie dla niego najważniejsza jest rodzina, a największą miłością są jego dwie córki, z których jest bardzo dumny.

Anna Robak

13 URODZINY MIŁOSZA W ZAJEZDNI AUTOBUSOWEJ PŁASZÓW



Miłosz na pamiątkę dostał kierownicę autobusu

Najpierw przyszła mama. Syn kończy 13 lat. Chce mu zrobić niespodziankę. Jest entuzjastką MPK. Marzeniem jego jest zostać kierowcą autobusu miejskiego. Czy pozwolimy na jego wizytę w naszej zajezdni. Mama była bardzo nieśmiała i tak do końca nie wierzyła, że jej plan dojdzie do skutku. Chciała, żeby syn zobaczył zajezdnię, żeby mógł wejść do autobusu i posiedzieć za kierownicą. Szczególnie zależało jej na Scanii.

24 lutego 2017 roku – dzień urodzin Miłosza. Miłosz w swoim krótkim życiu przeszedł wiele. Operacje o najwyższym stopniu trudności, długotrwała rehabilitacja, walka o jego życie lekarzy i nieustająca opieka mamy dały w efekcie jednego z najlepszych uczniów w gimnazjum (średnia ocen 5,47), występy w operze krakowskiej, zwycięstwo w olimpiadzie historycznej, dające indeks wybranej przez niego uczelni. No i przede wszystkim chłopaka zakochanego w pojazdach komunikacji miejskiej.

Wizyta zaczęła się od przejażdżki Solarisem. Na tablicy czołowej napis „13 Miłosz”. Zdumienie taką niespodzianką, jakie było widoczne na jego twarzy, jest nie do opisania. Pojechaliśmy przez stację paliw, myjnię i stanowisko obsługi codziennej do hali napraw bieżących. Każde miejsce, każda maszyna i narzędzie wzbudzało jego szczerze zainteresowanie.

Na placu postojowym oczekiwał już na niego autobus marki Scania z numerem PS 001. Miłosz usiadł za kierownicą, uruchomił silnik i kazał się mamie fotografować, wykrzykując, że to nie może być możliwe, żeby



Miłosz usiadł za kierownicą prawdziwego autobusu

to się działo naprawdę. Jak już trochę emocje ustąpiły nastąpił najważniejszy punkt programu. Trambusz, oficjalna maskotka MPK SA w Krakowie, podał Miłoszowi tort z palącymi się świeczkami. Po ich zdmuchnięciu otrzymał w prezencie gadżety firmowe, przybory szkolne i ... kierownicę autobusową!

Jeszcze tylko odwiedziny w odstawionych do kasacji autobusach, zdjęcia w dziesiątkach ujęć i wizyta dobiegła końca. Jak zgodnie stwierdzili mama z synem takich urodzin i takich prezentów w najśmielszych marzeniach się nie spodziewali.

Leszek Wójtowicz,
fot. Marcin Kurek

JAKIE SKARGI I POCHWAŁY ZGŁASZALI PASAŻEROWIE W 2016 ROKU?

W 2016 roku do MPK SA w Krakowie wpłynęło 1441 zgłoszeń dotyczących nieprawidłowego funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie.

W porównaniu do 2015 r. zgłoszeń takich było więcej o 131. Przy czym wzrost dotyczył przede wszystkim zgłoszeń nieuzasadnionych i uzasadnionych niezawinionych, tzn. takich, w których skarżący słusznie miał pretensje, lecz MPK SA nie mało wpływu, aby zaradzić powstaniu zdarzenia. Natomiast liczba skarg zawinionych utrzymała się prawie na tym samym poziomie co w roku ubiegłym. O coraz rzetelniejszym sposobie rozpatrywania skarg świadczy zmniejszająca się liczba skarg nierozstrzygniętych.

Poniższa tabela prezentuje liczbę zgłoszeń w 2015 i 2016 roku z podziałem na ich rodzaj.

Zgłoszenia	2015 r.	2016 r.
Skargi ogółem	1310	1441
Zawinione	191	192
Uzasadnione niezawinione	419	482
Nieuzasadnione	472	557
Nierozstrzygnięte	228	210

Pasażerowie najczęściej zgłaszali skargi dotyczące:

1. wykroczeń przeciwko przepisom służbowym – m.in. nieprawidłowa obsługa przystanku, prowadzenie rozmowy z inną osobą podczas jazdy, brak reakcji na sytuację w pojeździe, zmiana trasy, zbyt późne podstawienie autobusu na przystanek początkowy,



2. ogólne niespełnienie oczekiwań nie związanych z konkretnym pracownikiem – m.in. brak klimatyzacji i brak ogrzewania,
3. wykroczeń przeciwko punktualnej realizacji rozkładu jazdy – m.in. realizacja rozkładu jazdy z opóźnieniem,
4. wykroczenie przeciwko należytej kulturze zachowania.

Pasażerowie nie tylko skarżą się na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, ale także zauważają wysiłki w jej usprawnienie oraz kulturę i uczynność pracowników MPK SA w Krakowie. Świadczy o tym rosnąca liczba pochwał wpływających do naszej Spółki. W 2016 roku było ich już 170, podczas gdy w 2015 było ich 91.

Pasażerowie najczęściej doceniają:

- pomoc, jakiej udzielają prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu (szczególnie osobom niepełnosprawnym, starszym, rodzicom z wózkami)
- oczekiwanie na pasażerów dobiegających do pojazdu,
- właściwą reakcję i szybkie podjęcie działań w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów,
- szybką reakcję i podjęcie działań bądź umiejętne udzielenie pomocy w przypadku zasłabnięć, urazów itp.,
- udzielenie kompetentnej i wyczerpującej informacji,
- pomoc w odzyskaniu utraconych rzeczy,
- pomoc w zlokalizowaniu zaginionych osób (dzieci, osób starszych).

Anna Robak

KOMUNIKACJA MIEJSKA W PILŹNIE



Linie trolejbusowe są uzupełnieniem podstawowego szkieletu linii tramwajowych

Położone w zachodnich Czechach Pilzno (Plzeň) jest czwartym co do wielkości miastem kraju. Szerzej znane jest głównie z produkcji piwa i zakładów Škody. Liczy sobie około 170 tys. mieszkańców, a więc około 1/5 ludność Krakowa. Co jednak typowe dla miast dawnej Czechosłowacji, współistnieją tu ze sobą trzy rodzaje środków transportu: tramwaje, trolejbusy i autobusy.

Czym i dokąd?

W Pilźnie kursują 3 linie tramwajowe, 9 linii trolejbusowych oraz 27 linii autobusowych. Do tego funkcjonuje jeszcze 10 linii nocnych, w tym jedna trolejbusowa, a pozostałe są obsługiwane autobusami. Na wyróżnienie ze względu na częstotliwość kursowania zasługują wszystkie linie tramwajowe (1, 2, 4), sześć linii trolejbusowych (10, 11, 12, 13, 15, 16) oraz trzy linie autobusowe (30, 33 i 41). Oznacza to, że kursują przynajmniej trzy razy na godzinę, zarówno w godzinach szczytu, jak i poza szczytem. Wiele z nich kursuje jednak o wiele częściej.

Rekordzistką jest linia nr 4 (Bory – Košutka) kursująca co 3 minuty. Pozostałe linie tramwajowe pojawiają się w szczytach na przystankach co 5 minut. Co jednak ważne nawet w dni wolne częstotliwość kursowania tramwajów nie spada poniżej 7,5 minuty. Układ linii jest tak zbudowany, że na większości odcinków pasażerowie mają do dyspozycji tylko jedną linię.

Każda z trzech linii łączy przeciwległe części miasta, obsługując w sumie trasy do sześciu różnych pętli. Głównym węzłem przesiadkowych jest przystanek Sady Pětačtřicátníků, którego nazwa nawiązuje do dawnych koszar 35. pułku.

Układ linii jest bardzo prosty do zapamiętania i mimo koniecznych czasem przesiadek bardzo łatwo z niego korzystać. Zapewnia to bardzo wysoka częstotliwość kursowania. W dodatku przy weekendowej częstotliwości 7,5 minut rozkłady jazdy są ułożone tak, że tramwaje linii 1 i 4 jadące w obu kierunkach spotykają się co 7,5 minuty na głównym przystanku, umożliwiając przesiadki, z czego sam miałem możliwość skorzystać. W godzinach późnowieczornych (około 23) na głównym węzle spotykają się jednocześnie trzy linie.

Tego typu układ linii jest uwarunkowany historycznie i mimo starań, jak to czyniono w Krakowie, ciężko odejść od systemu wielu linii łączących dany punkt bezpośrednio z wieloma częściami miasta, ponieważ pasażerowie się do niego przyzwyczajają, tracąc jednak możliwość dokonywania sprawnych przesiadek w dowolnych kierunkach.

Linie trolejbusowe są uzupełnieniem podstawowego szkieletu linii tramwajowych. Obsługują większość dzielnic, do których nie dotarły tory tramwajowe. Główna linia 16 kursuje w godzinach szczytu co 6 minut na trasie Doubravka – Sídliště Bory.

Linie autobusowe pełnią funkcje uzupełniające. Linia 41, która prowadzi do osiedla Vinice, kursuje najczęściej, bo aż co 5 minut. Przejazd podstawowego wariantu trasy trwa jednak tylko 16 minut.

Warto na chwilę zatrzymać się przy linii 30, która łączy południowo-zachodnią część Pilźni po obwodzie przez południe i wschód miasta do dzielnic północnych, przemierzając często dość peryferyjne rejony (oznaczona na schemacie grubą fioletową linią). Jednak wysoka częstotliwość (od 7,5 minuty w szczycie do 15 minut w dni wolne) i spore zainteresowanie pasażerów, również tych jadących na krótkich odcinkach, dobitnie uzasadnia sens tworzenia linii obwodowych. Pasażerowie potrzebują bowiem połączeń między wszystkimi rejonami miasta, a przez śródmieście zazwyczaj nie jest najbliższe.

Podobne rozwiązania od wielu lat stosuje się w Krakowie, gdzie najdłuższą historię mają linie obwodowe o numerach 172 (572) i 174. W ostatnich latach tego typu linii w Krakowie przybyło. W nowej postaci odrodziła się linia 163 łącząca najbliższą możliwą trasą centrum Nowej Huty z Bieżanowem i Nowym Prokocimem. Szczególnie popularna jest linia 178 z Ruczaju do Nowej Huty (Mistrzejowic), gdzie od czasu jej powstania stopniowo zwiększano częstotliwość kursowania i pojemność pojazdów. Zapewne w przyszłości powstaną kolejne takie linie.

Ile zapłacić i jak zapłacić?

Kupowanie biletów podczas moich podróży dawno nie było tak przyjemne jak w Pilźni. Otóż w każdym pojeździe, płacąc zbliżeniowo kartą płatniczą, można kupić jeden z czterech podstawowych rodzajów biletów. Nie dokonuje się tego w automacie, a w czytniku kart, który jednocześnie drukuje bilety.

Ciekawostką jest, że system blokuje na karcie minimalną kwotę (1 korona = 0,16 zł), a rozliczenia transak-



Płacąc zbliżeniowo kartą płatniczą można kupić jeden z czterech podstawowych rodzajów biletów

Rozkład jazdy

cji dokonuje łącznie po okresie trzech dni. Pasażerowie mają do wyboru bilet ważny przez 30 minut (16 koron = 2,60 zł), 60 minut (20 koron = 3,20 zł), 3 godziny (34 korony = 5,40 zł) i 24 godziny (60 koron = 9,60 zł).

Na uwagę zasługuje bilet 3-godzinny, dość rzadko spotykany w taryfach biletowych, a przydatny na przykład podczas załatwiania kilku spraw w mieście. W większości krakowskich pojazdów również są już zainstalowane automaty, pozwalające kupić wszystkie rodzaje biletów krótkookresowych. W zależności od pojazdu można w nich płacić albo kartą, albo gotówką, ale w najnowszych autobusach i tramwajach dostępne są już obie formy płatności. W Pilźni pasażerowie z gotówką muszą udać się do prowadzącego pojazd, który sprzedaje wyłącznie bilety za 20 koron (3,20 zł) nie uprawniające do przesiadek.

Rozwiązania warte uwagi

Podobnie jak w wielu krakowskich pojazdach, w Pilźni zapowiadane i wyświetlane na ekranach są najbliższe przystanki. Nowym ciekawym rozwiązaniem jest wyświetlanie przed dojazdem do węzłowych przystanków informacji o najbliższych odjazdach innych linii z danego przystanku.

W wielu rejonach Pilźni, jak na pokazanym obok przystanku Francouzská Pošta, jezdni na wysokości przystanku jest przedzielona podłużną wyspą. Nie dość, że nie ma tu zatok przystankowych, to dzięki wysepce

samochody nie mają możliwości wyprzedzenia autobusu, co znacząco zwiększa bezpieczeństwo pasażerów, głównie tych wysiadających z autobusu i chcących przejść na drugą stronę jezdni.

Emil Markowiak
Fot. Emil Markowiak

ODSZEDŁ STANISŁAW BOCZKOWSKI – KRWIODAWCA I KWESTARZ

„N ie umiera Ten, kto trwa w pamięci żywych” – tę karteczkę z dopiskiem „Pamiętamy – Małopolski Oddział Okręgowy PCK w Krakowie” dołączyłem do okolicznościowej wiązanki Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie, która została złożona na mogile ś.p. Stanisława Boczkowskiego w dniu 19.11.2016 r. na cmentarzu w Iwanowicach. Tak pożegnaliśmy, jako krwiodawcy i związkowcy długoletniego działacza Koła PCK i Klubu „Honorowych Dawców Krwi” przy MPK SA w Krakowie oraz długoletniego członka Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Stanisław przepracował w MPK blisko 27 lat jako kierowca autobusu komunikacji miejskiej, cały czas na zajezdni Wola Duchacka, skąd w dniu 19.02.2009 r. odszedł na emeryturę. Był wysoko cenionym pracownikiem, mistrzem w swoim zawodzie, powierzano mu szkolenie nowo przyjętych młodych kierowców jako tzw. „patronowi”. Za pracę zawodową i społeczną wyróżniony m.in. Odznaką „Honoris Gratia”, „Zasłużony dla MPK”, „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” oraz Medalem „90 lat PCK”.

W latach 90 był członkiem Zarządu Koła i Klubu „HDK” PCK przy MPK. W kolejnych latach pełnił funkcję sekretarza/skarbnika Koła i Klubu (10.03.2005-27.03.2009) oraz sekretarza Koła i Klubu (27.03.2009. – 10.12.2015). W ostatnich wyborach ze względu na zły stan zdrowia nie chciał już kandydować. W 1993 roku był w grupie osób, które z inicjatywy ówczesnego Prezesa Koła PCK i Klubu „HDK” Marka Nawrota zorganizowały pierwszą kwestę charytatywną w specjalnym tramwaju. Zbierano na zakup żywności, odzieży, książek i pomocy szkolnych dla dzieci z Bieszczad.

Odtąd Jego postać na trwałe wrosła w pejzaż Krakowa. Zawsze miły i uśmiechnięty, sympatyczny „Pan z sumiastymi wąsami” dziękując za wrzuconą do puszek monetę rozdawał cukierki i inne firmowe upominki MPK lub PCK.



Stanisław Boczkowski wiele razy brał udział w akcjach charytatywnych organizowanych w tramwajach MPK SA

Po kwestach dla dzieci z Bieszczad przyszły kolejne: dla ofiar wojny w Kosowie i trzęsienia ziemi w Turcji oraz w Salwadorze i w Indiach. Dla powodzian z Gdańska i Słupska oraz z Małopolski, w tym dla przyjaciół z MPK w Nowym Sączu. Na rzecz dzieci – ofiar zamachu terrorystycznego w Biestanie, dla ofiar tsunami w Azji, dla poszkodowanych w wypadku pod Grenoble we Francji, pogorzelców z Kamienia Pomorskiego.

Ponadto w ramach działalności Zarządu Miejskiego PCK organizowane były cykliczne kwesty: „wyprawka dla żaka”, „pomóż nam pomagać” i inne, które wspomagały sieroty,

matki samotnie wychowujące dzieci, rodziny wielodzietne, osoby chore, samotne i ubogie.

Jego wielkie, dobre serce biło dla wszystkich potrzebujących pomocy. Po „odejściu” ś.p. Zygmunta Borsuka (zmarł 26.03.2012.) to właśnie Stanisław przejął funkcję pierwszego „kwestarza” podczas zbiórek w tramwajach. W latach 2012 – 2015 odbyły się 22 kwesty wspomagające podopiecznych PCK w Krakowie, których (wraz z Januszem Kękusiem) był organizatorem i kwestarem oraz 27 kwest charytatywnych wspomagających różne fundacje i organizacje w przygotowaniu których także uczestniczył.

Stanisław był szczególnie czuły na niedolę dzieci, stąd pierwszy rodzaj kwest to przede wszystkim pomoc

dla Specjalnych Ośrodków Szkolno Wychowawczych: dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących, dla Dzieci Niedosłyszących, dla Dzieci i Młodzieży z Niepełnosprawnością Intelktualną oraz na kolonie organizowane dla dzieci przez PCK.

Drugi rodzaj kwest to pomoc przy kwestach Fundacji: Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „Matio”, Hospicjum św. Łazarza „Pola Nadziei”, „Mis-Kon” działającej na rzecz Osób Niewidomych.

Kwestował także przez wiele lat, rozprowadzając obrazki – cegiełki, na organizację tradycyjnych „Mszy Tramwajarskich” u Ojców Redemptorystów, w przygotowaniu których aktywnie uczestniczył.

Działalność Stanisława to nie tylko kwesty. Przez te lata zorganizował wiele akcji krwiodawstwa, głównie

dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin. Pozyskał też wielu młodych ludzi, głównie z grupy kierowców do honorowego oddawania krwi.

Był organizatorem Festynów Integracyjnych dla załogi MPK w Osieczanach, połączonych z pokazami udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Przez wiele lat był uczestnikiem pocztów sztandarowych: MPK SA w Krakowie oraz Klubu „HDK” PCK przy MPK podczas różnych uroczystości na terenie miasta i przedsiębiorstwa.

To właśnie te dwa sztandary pochyliły się nad Jego mogiłą w ten listopadowy dzień, składając Mu ostatnie pożegnanie.

Władysław Michalski

CZŁONKOWIE KLUBU HDK ODDAJĄ KREW I POMAGAJĄ POTRZEBUJĄCYM

Mijający 2016 rok był już 54. rokiem działalności Klubu „Honorowych Dawców Krwi” Polskiego Czerwonego Krzyża, jednego z najstarszych i najaktywniejszych w Krakowie.

Po raz drugi podczas „Dnia Dziecka z MPK” w dniu 29 maja 2016r. Klub zorganizował akcję „Krwiodawcy MPK – Dzieciom”. Przede wszystkim jednak członkowie naszego Klubu oddawali krew indywidualnie.

Łącznie za III kwartały 2016 roku członkowie klubu oddali blisko 80 litrów krwi.

Bardzo ważna była aktywność Sekcji Klubu, działających na wszystkich zajezdniach MPK. Serdecznie podziękowania należą się szczególnie prezesom Sekcji Klubu za ich aktywność i zaangażowanie: Romanowi Abratowskiemu z Woli Duchackiej, Markowi Adamskiemu z Bieńczyca, Zdzisławowi Kołodziejowi z Podgórza, Romanowi Łachowi z Działu Zarządzania Ruchem, Stanisławowi Moskalewiczowi z Płaszowa i Janowi Smośnię z Nowej Huty.

Klub propagował wśród załogi ideę honorowego krwiodawstwa, czego efektem było pozyskanie wielu nowych krwiodawców z grona młodych pracowników MPK.

Klub był także organizatorem, bądź współorganizatorem 15 kwest charytatywnych.

Pierwszy rodzaj kwest to nasze inicjatywy w ramach działalności programowej Polskiego Czerwonego Krzyża.

Nasze kwesty wspomogły: Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie przy ul. Tynieckiej, a także poprzez

kwestę PCK zbieraliśmy pieniądze na leczenie ciężko chorej córki pracownika MPK.

Dwie kwesty przeznaczone były dla Oddziału Rejonowego oraz Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie na pomoc dla podopiecznych PCK oraz zakup paczek świątecznych (przed Bożym Narodzeniem). W organizacji kwest wyróżnił się Janusz Kękuś.

Staraliśmy się też wspierać PCK poprzez apele do pracowników o przekazywanie 1% podatku dla najstarszej polskiej organizacji pożytku publicznego oraz przekazywanie, jako członkowie wspierający, symbolicznej złotówki raz w miesiącu.

Z kolei poprzez Fundację „Kawałek Nieba” zbieraliśmy środki na leczenie chorego na raka pracownika MPK.

Drugi rodzaj kwest to pomoc Fundacjom, które same posiadają zgodę na przeprowadzanie zbiórek publicznych. Pomagaliśmy w tym roku: Fundacji „Matio” (w czasie tygodnia Mukowiscydozy), Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”, Fundacji „Mis-Kon” (działającej na rzecz Osób Niewidomych), Komitetowi Społecznemu „Razem przeciw SMA”, Fundacji „Pomóc Więcej”.

Poczet sztandarowy Klubu uczestniczył w tradycyjnej mszy tramwajarskiej u Ojców Redemptorystów oraz w innych uroczystościach na terenie miasta.

Członkowi klubu stanowili też najczęściej skład pocztu MPK podczas pogrzebów pracowników, bądź emerytów MPK.

Władysław Michalski

CHCIAŁABYM ODŚWIEŻYĆ REPERTUAR

Wiktoria Darmoń nowa dyrygentka chóru „Lutnia Krakowska” opowiada o swoich planach

Redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”: Jest Pani nową dyrygentką Chóru „Lutnia Krakowska”. Co Panią skłoniło do przyjęcia zaproszenia do prowadzenia zespołu?

Wiktoria Darmoń: Gdy dostałam propozycję pracy z chórem, nie wahałam się ani chwili. Zespół był mi znany wcześniej. O jego 117 letniej tradycji słyszałam nie raz i przyznam, że czułam się wyróżniona, gdy zaoferowano mi współpracę. Biorąc pod uwagę, jak wspaniali dyrygenci prowadzili zespół dotychczas, poczułam wielkie wyzwanie i ogromną chęć przyczynienia się do dalszego rozwoju Chóru „Lutnia Krakowska”.



Wiktoria Darmoń jest nową dyrygentką chóru Lutnia Krakowska

Redakcja: Jest Pani młodą osobą. Czy może Pani opowiedzieć o swoim doświadczeniu zawodowym?

WD: Jestem studentką 5 roku Akademii Muzycznej w Krakowie. Dotychczasowe doświadczenie jest niewielkie. Dlatego rozpoczęcie pracy z chórem w trakcie studiów było dużym wyzwaniem, lecz mimo krótkiego okresu współpracy odnieśliśmy już parę sukcesów. Pierwszym z nich było wywalczenie II miejsca podczas XVI Miechowskiego Przeglądu Pieśni Chóralnej Kolęd i Pastorałek a drugim otrzymanie zaproszenia od Akademii Muzycznej w Krakowie na 2 edycję sesji naukowej „Akademia Chóralna 60+”. Oprócz czynnego udziału w warsztatach prowadzonych przez profesorów, Chór wystąpił w jej części artystycznej.

Redakcja: Gratulujemy sukcesów. Jakie ma Pani dalsze plany wobec zespołu?

WD: W tym momencie przygotowujemy się do Festiwalu Chórów Męskich w Krakowie „Krakowska wiosna”, który mamy zaszczyt organizować po raz 7. W kolejnych planach zespołu jest odświeżenie repertuaru oraz wprowadzenie różnych znanych utworów z wielu gatunków muzycznych: muzyki ludowej, klasycznej, jazzu, popu, a nawet gospel. Chcemy śpiewać ciekawy repertuar, który będziemy mogli pokazać podczas międzynarodowych

festiwali oraz koncertach zagranicznych, na które chcielibyśmy jechać już w przyszłym roku.

Redakcja: Jest Pani Dyrektorem Artystycznym Festiwalu Chórów Męskich „Krakowska wiosna” organizowanego tradycyjnie w Muzeum Inżynierii Miejskiej przez chór „Lutnia Krakowska”. Jakie ma Pani plany i oczekiwania na tej imprezie?

WD: Myślę przewodnią festiwalu będzie muzyka Kościoła Prawosławnego. Muzyka śpiewana w cerkwiach niesie w sobie niesamowitą głębię, duchowość i ukazuje piękno brzmienia męskich głosów. Ponadto, tak jak do tej pory dzięki Festiwalowi chóry męskie będą miały możliwość zaprezentowania swojego

dorobku oraz nawiązania przyjaźni z pozostałymi zespołami występującymi na imprezie. Chciałam już teraz bardzo serdecznie zaprosić wszystkich na występy, które odbędą się w dniach 12-14 maja w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 12. Szczegóły będą na plakatach oraz na naszej stronie internetowej: www.lutniakrakowska.art.pl.

Redakcja: Proszę opowiedzieć jak wygląda praca w chórze oraz co chciałaby Pani powiedzieć nowym członkom, których do siebie zapraszacie?

Wszystkich zainteresowanych i chętnych do współpracy z chórem zapraszamy w poniedziałki oraz czwartki o godzinie 17. Praca w zespole to ogromna przyjemność nie tylko dla mnie, ale również dla chórzystów. Panuje u nas wspaniała atmosfera. Poza próbami, na których rzetelnie pracujemy nad repertuarem, organizowane są liczne spotkania i wyjazdy integracyjne, podczas których można nawiązać przyjaźnie oraz zwiedzić wiele ciekawych zakątków w kraju i za granicą.

Pozdrawiam serdecznie wszystkich sympatyków „Lutni Krakowskiej”- w szczególności pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA. Liczę na nasze wspólne spotkanie niebawem na próbach naszego zespołu oraz na Festiwalu Chórów Męskich „Krakowska wiosna”.

Redakcja: Dziękujemy za rozmowę.

KALENDARIUM

2017-01-07

Mając na uwadze siarczyste mrozy, inspektorzy ruchu rozwozili gorącą herbatę prowadzącym pojazdy na liniach nocnych.

2017-01-13

13:15 Ze względu na akcję straży pożarnej, na 61 minut zablokowany został ruch na ul. Starowiślnej oraz wyłączone napięcie na całym rozjeździe Dietla/Starowiślna.

2017-01-20

W nocy z 20 na 21 stycznia 2017 roku MPK SA i Straż Miejska po raz pierwszy w tym roku przeprowadzili akcję „Bezpieczny Powrót”. Wspólne patrole rozpoczęły się o godzinie 20.00 i potrwały do godz. 4.00. W tym czasie skontrolowano trzy linie tramwajowe dzienne (nr 13, 24 i 52) oraz trzy linie tramwajowe nocne (nr 62, 64, 69).

2017-01-27

Z powodu uszkodzenia sieci trakcyjnej na ulicy Długiej, w czterech pociągach obsługujących linię 18 doszło do złamania pantografów.

2017-02-02

W związku z intensywnymi opadami śniegu, trzykrotnie notowano zatrzymania tramwajów z tytułu zablokowanych zwrotnic, o łącznym czasie 55 minut.

2017-02-08

18:15 Po kilkudniowym zamknięciu ul. Armii Krajowej w związku z przebudową linii kolejowej, przed czasem przywrócono ruch dla linii aglomeracyjnych.

2017-02-09

19:23 Z powodu awarii wodociągowej, wstrzymany został ruch tramwajów przez ul. Kapelanka. Prace trwały do godz. 3:25.

2017-02-19

Od godz. 15:40 do 16:30 wyłączono ruch tramwajowy do os. Piastów i Mistrzejowic w związku z awaryjną naprawą torowiska na rondzie Kocmyrzowskim.

19:50 ponownie wyłączono przejazd przez rondo Kocmyrzowskie, nie wznowiono go aż do godz. 5:04 następnego dnia.

2017-02-21

8:51 Zerwanie sieci trakcyjnej na al. Jana Pawła II przy Stella-Sawickiego przez przejeżdżający samochód z rozłożonym żurawiem. Zatrzymanie trwało do 12:44.

2017-02-24

5:56 W następstwie silnych wiatrów, na skrzyżowanie Dietla/Stradom spadł element dachu oderwany z jednej z okolicznych kamienic, uszkadzając sieć trakcyjną. Ruch przywrócono o godzinie 9:11, natomiast wszystkie pociągi powróciły do realizacji rozkładów jazdy swoich brygad dopiero w godzinach wieczornych.

2017-02-27

15:50 na ul. Kościuszki doszło do pierwszego w tym roku wybrzuszenia szyny. Ruch wznowiono o godz. 17:30.

2017-03-03

W nocy z 3 na 4 marca 2017 roku MPK SA i Straż Miejska po raz kolejny w tym roku przeprowadzili akcję „Bezpieczny Powrót”. Wspólne patrole rozpoczęły się o godzinie 20.00 i trwały do godz. 4.00. W tym czasie skontrolowano trzy linie tramwajowe dzienne (nr 13, 24 i 52) oraz trzy linie tramwajowe nocne (nr 62, 64, 69).

2017-03-10

W nocy z 10 na 11 marca 2017 roku MPK SA i Policja przeprowadzili akcję „Bezpieczny Powrót”. Wspólne patrole rozpoczęły się o godzinie 20.00 i potrwały do godz. 4.00. W tym czasie skontrolowano trzy linie tramwajowe dzienne (nr 13, 24 i 52) oraz trzy linie tramwajowe nocne (nr 62, 64, 69).

2017-03-11

Na rondzie Kocmyrzowskim odbywały się kolejne dozażne prace torowe, z zachowaniem przejazdu tramwajów.

2017-02-17

W nocy z 17 na 18 lutego 2017 roku MPK SA i Straż Miejska po raz kolejny w tym roku przeprowadzili akcję „Bezpieczny Powrót”. Wspólne patrole rozpoczęły się o godzinie 20.00 i potrwały do godz. 4.00. W tym czasie skontrolowano trzy linie autobusowe dzienne (nr 144, 174 i 572) oraz trzy linie autobusowe nocne (nr 601, 608, 611).

2017-03-18

12:13 ul. Jancarza – pod jadący tramwaj linii 16 wjechał samochód osobowy, skręcający w prawo, nie ustąpiwszy pierwszeństwa tramwajowi. Na miejsce wezwano policję i pogotowie ratunkowe. Kierująca samochodem doznała lekkich obrażeń. Ruch przywrócono o godz. 13:13.

Radosław Kołodziej

„ELEKTRYCZNE” WALENTYNKI

Walentynki z MPK SA w Krakowie już na stałe wpisały się w kalendarz corocznych akcji, organizowanych przez krakowskiego przewoźnika dla swoich pasażerów.

W tym roku, dla odmiany, zakochani zostali zaproszeni do ekologicznego – elektrycznego autobusu, ustawionego obok płyty Rynku Głównego, pomiędzy kościołem św. Wojciecha a ul. Sienną.

Specjalnie na tę okoliczność udekorowany autobus na trzy godziny zamienił się w scenę, na której aktorzy Krakowskiego Teatru Stu odgrywali najbardziej romantyczne sceny z utworów Wiliama Szekspira.

Każda para, która odwiedziła walentynkowy autobus, miała okazję sprawdzić swój talent aktorski odgrywając jedną z ról. Role były tak przygotowane, że stanowiły równocześnie miłosne wyznania.

Zakochani obdarowani zostali słodkimi lizakami w kształcie serduszek. Mieli też okazję zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie w specjalnie przygotowanej na tę okazję ramce i w ten sposób wyrazić swoją sympatię także wobec MPK.

Dużym zainteresowaniem, szczególnie u obcokrajowców, cieszył się sam autobus – niektórzy nie omieszkali usiąść za kierownicą, by nie tylko zrobić sobie zdjęcie, ale też z bliska przyjrzeć się nowoczesnym rozwiązaniom stosowanym w komunikacji miejskiej w Krakowie.

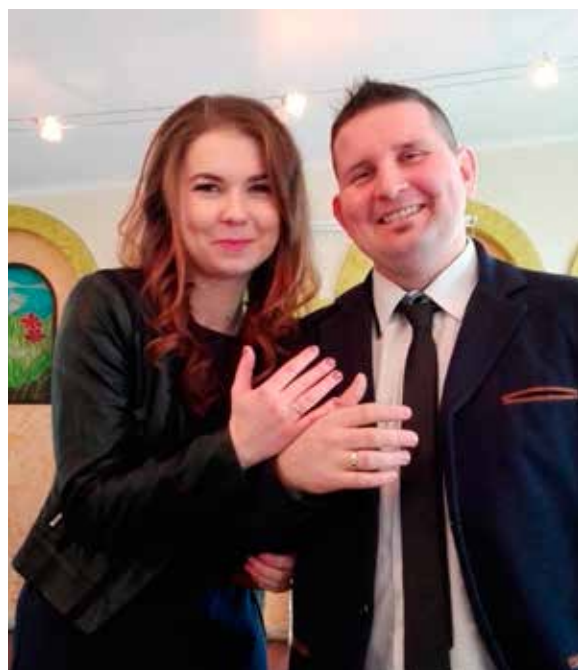
Justyna Mierzwa, Małgorzata Rzycznik



Udekorowany autobus na trzy godziny stanął na Rynku Głównym



Aktorzy Krakowskiego Teatru Stu odgrywali najbardziej romantyczne sceny z utworów Wiliama Szekspira



ROMANTYCZNE OŚWIADCZYNY... W TRAMWAJU

Byla sylwestrowa noc 1 stycznia 2017 roku, już po północy. W tramwaju nr 65 jadącym do Wzgórz Krzesławickich młody mężczyzna sięga do wewnętrznej kieszeni kurtki, wyciąga pierścienkę i wręcza go zaskoczonej dziewczynie. Oczywiście oświadczyzny zostały przyjęte i dzisiaj Krzysztof i Karolina to już małżeństwo. Tramwaj to miejsce, w którym mogą się zdarzyć niezwykle rzeczy.

MG

Po zaręczynach w tramwaju, odbył się ślub

BISKUP JAN SZKODOŃ ODPRawiŁ 72. MSZĘ TRAMWAJARSKĄ

Już po raz 72. w niedzielę 29 stycznia 2017 roku o w Sanktuarium Ojców Redemptorystów przy ulicy Zamajskiego odbyła się msza święta w intencji pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie.

Tegoroczną uroczystość celebrował biskup pomocniczy Archidiecezji Krakowskiej Jan Szkodoń wraz z proboszczem parafii księdzem Ireneuszem Byczkiewiczem. Jak co roku uroczystość zgromadziła liczne grono załogi naszego przedsiębiorstwa na czele z zarządem: Rafałem Świerczyńskim, Mariuszem Szałkowskim i Grzegorzem Dyrkaczem.

Przy kolędach wykonywanych wraz z chórem Lutnia Krakowska modliliśmy się o zdrowie i pomyślność nie tylko dla pracowników naszego przedsiębiorstwa, ale również dla ich rodzin i najbliższych. Mszę tramwajarską uświetniły poczty sztandarowe, min. MPK SA oraz klubu Honorowych Dawców Krwi.

W homilii ksiądz biskup podziękował pracownikom MPK SA za ich trud i wysiłek włożony w codzienną służbę wykonywaną na rzecz mieszkańców Krakowa. Podkreślił wielką rolę komunikacji miejskiej podczas trwania Świątowych Dniach Młodzieży oraz podziękował wszystkim za pracę i wysiłek podczas wizyty Ojca Świętego w Krakowie. Msza była też okazją do podziękowania Kardynałowi Stanisławowi Dziwiszowi, który skończył w tym roku posługę Metropolity Archidiecezji Krakowskiej. List dla Kardynała z podziękowaniem za wiele lat modlitw przekazał na ręce Biskupa Jana Szkodonia Rafał Świerczyński – Prezes Zarządu MPK SA w Krakowie.



Mszę tramwajarską uświetniły poczty sztandarowe, min. MPK SA oraz klubu Honorowych Dawców Krwi



Podczas mszy wystąpił Chór Lutnia Krakowska

Wspólna modlitwa stała się pewnego rodzaju rytuałem, chwilą do zadumy, skupienia i refleksji nad trudami dnia codziennego. Warto również przypomnieć, iż tradycja odprawiania nabożeństw sięga czasów przedwojennych, a msze święte odprawiali m.in. Karol Wojtyła, Franciszek Macharski i Stanisław Dziwisz.

Lilianna Jakiel

MPK SA W KRAKOWIE WYRÓŻNIONE PRZEZ STOWARZYSZENIE KRAKOWSKI KOMITET ZWALCZANIA RAKA

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie otrzymało honorowy tytuł Sprzymierzeńca Stowarzyszenia Krakowski Komitet Zwalczenia Raka. Wyróżnienie przekazał krakowskiemu przewoźnikowi prof. Kazimierz Karolewski, Prezes Stowarzyszenia KKZR w sobotę, 11 lutego w Centrum Kongresowym ICE Kraków, podczas spektaklu „Piaf”, który ukazuje życie legendy francuskiej estrady Edit Piaf. Dochód z tego spektaklu trafił do Krakowskiego Komitetu Zwalczenia Raka.

MPK SA otrzymało to wyróżnienie w podziękowaniu za pomoc, której przedsiębiorstwo wielokrotnie udzielało Stowarzyszeniu KKZR.

Marek Gancarczyk



MAŁOPOLSKI KONKURS WŁASNYCH PRAC TECHNICZNYCH

22 marca 2017 r. odbyła się w Zespole Szkół Elektrycznych Nr 2 w Krakowie już ósma edycja Małopolskiego Konkursu Własnych Prac Technicznych.

Jak w latach poprzednich cieszył się on dużym zainteresowaniem i popularnością w szkołach o profilu zawodowym z całej Małopolski.

Zaprezentowano przygotowane przez młodych ludzi prace w trzech kategoriach: elektrotechnika/elektronika, automatyka/robotyka i informatyka.

Małopolski Konkurs Własnych Prac Technicznych został zorganizowany w 2009 roku przez Zespół Szkół Elektrycznych Nr 2 w Krakowie wspólnie z Oddziałem Nowohuckim Stowarzyszenia Elektryków Polskich, pod patronatem Prezydenta Miasta Krakowa, Małopolskiego Kuratora Oświaty, Prezesa Zarządu Krakowskiej Rady Naczelnej Organizacji Technicznej, Prezesa Oddziału Nowohuckiego SEP oraz Dyrektora Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie.

Celem konkursu jest rozwijanie zainteresowań i twórczego myślenia uczniów poprzez wspieranie inicjatyw uczniowskich w zakresie wykonywania samodzielnych projektów i prac elektrycznych, mechatronicznych i informatycznych. Konkurs ten kierowany jest przede



wszystkim do młodzieży technicznych szkół ponadgimnazjalnych, w szczególności przyszłych techników, interesujących się praktycznym zastosowaniem swojej wiedzy.

MG

SPOTKANIA W GRODZKIM URZĘDZIE PRACY

W dniach 14 i 21 marca 2017 w Grodzkim Urzędzie Pracy w Krakowie (ul. Wąwozowa 34) odbyły się Giełdy Pracy z udziałem m.in.

Grzegorza Dyrkacza, Dyrektora ds. Zarządzania Przewozami MPK SA w Krakowie. W czasie spotkań przedstawiciel MPK SA w formie prezentacji przedstawił firmę poszukującą pracy oraz przedstawił oferty pracy ze szczególnym uwzględnieniem ofert dla prowadzących

pojazdy. Po prezentacji uczestnicy mogli zadawać pytania dotyczące prezentowanych ofert. Oferty przyjęte zostały z dużym zainteresowaniem, część uczestników złożyła CV już w trakcie spotkania, inni w ciągu kolejnych kilku dni (kandydaci na kierowców i motorniczych). Planowane są kolejne spotkania w Grodzkim Urzędzie Pracy.

Agnieszka Badowska

Tel. 12 254 10 65 • www.mpk.krakow.pl

Dołącz do nas już dziś!



MPK S.A. w Krakowie

Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

Twoje miejsce pracy może być tuż obok.



Zostań kierowcą!



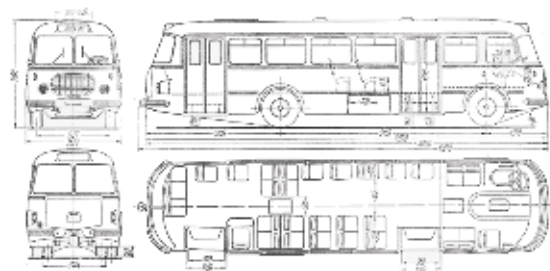
Jelcz 272 MEX Seria: Krakowskie autobusy

Jelcz 272 MEX – najpopularniejszy autobus produkowany w Polsce, powszechnie nazywany, od swego zaokrąglonego kształtu, ogórkiem. Produkcję autobusów tego typu rozpoczęto w 1959 roku po podpisaniu umowy licencyjnej z Czechosłowacją. Na tej podstawie do Polski trafiały w pełni wyposażone podwozia Skoda 706 RTO, które karosowano (początkowo z blach dostarczanych przez Karosę) w Jelczu.

Jelcz 272 MEX wraz z międzymiastowym 043 DAL był przez wiele lat podstawowym autobusem na polskich drogach. Nie był to autobus nowoczesny. Cechował on się bowiem przestarzałą konstrukcją podwozia i wysoko umieszczoną podłogą. Do tego dochodziły mała przestronność wnętrza i niska trwałość. Najważniejszym było jednak, iż autobus ten był produkowany w dużych ilościach, a części do jego naprawy były relatywnie dobrze dostępne. Dlatego też w miarę kolejnych dostaw możliwe było uruchamianie nowych linii. Prosta konstrukcja pozwalała na budowę kolejnych wersji, z pośród których do Krakowa trafiły przegubowe AP02 i 021 oraz przyczepa P01. Po wycofaniu z ruchu gros dawnych autobusów służyło jako wozy techniczne, pojazdy transportowe, dźwigi czy holowniki.

Ostatnie autobusy Jelcz 272 MEX na ulicach Krakowa zjechały z ulic w 1985 roku a zastąpiły je Jelcze Pr110 i Ikarusy 260.

Jelcz 272 MEX nr 341 należy do kolekcji MPK SA w Krakowie został odbudowany przez producenta w Jelczu na podstawie pozyskanego nadwozia. Elementy pojazdu oraz niemal całe wyposażenie pochodziło z ostatnich zachowanych w magazynach części producenta pojazdu. Do właściciela należało wyposażenie go w elementy mechaniczne. Trwająca blisko dwa lata odbudowa zakończyła się wiosną 2002. W kwietniu tego samego roku zaprezentowano oficjalnie autobus i przyczepę P01. Mimo kilkunastu lat eksploatacji i niesłabnącego zainteresowania autobus nadal cieszy wszystkich podróżnych i nadal stanowi wzór do naśladowania prawidłowego remontu. Warto wspomnieć, że w 2002 roku był drugim w Polsce czynnym historycznym autobusem.



Dane techniczne:

Producent: Jelczańskie Zakłady Samochodowe

Lata budowy: 1959-1977

Silnik: 706 RT (160KM)

Skrzynia biegów: mechaniczna

Długość: 10.870 mm

Szerokość: 2.500 mm

Wysokość: 2.900 mm

Masa: 8.450 kg

Miejsc siedzących: 30+1

Miejsc stojących: 83



Autosan Sancity M 09 LE.V01-G02 Seria: Krakowskie autobusy

Odbiory techniczne i końcowe wszystkich SANCITY 9LE przeznaczonych dla Krakowa miały miejsce jeszcze w ubiegłym roku. Ostatnie dotarły do odbiorcy 22 grudnia, a tym samym kontrakt na dostawę w/w pojazdów został zrealizowany przed terminem ustalonym w umowie. Autobusy wyposażone są w silniki EURO 6 firmy CUMMINS i automatyczne skrzynie biegów ALLISON. Posiadają klimatyzację całopojazdową, monitoring wnętrza i otoczenia zewnętrznego, system głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej, moduł lokalizacji GPS. Autobusy są w pełni przyjazne dla osób niepełnosprawnych poprzez zamontowane urządzenia takie jak m.in. platforma wjazdowa dla wózka inwalidzkiego, miejsce do jego kotwiczenia, przyciski do otwierania drzwi oraz przycisk STOP oznaczone napisami w alfabecie Braille'a oraz wypukłymi piktogramami.

Specjalne oświetlenie ledowe posiadają poręcze pionowe oraz progi wejściowe drzwi. Każdy z autobusów przewozić może 15 pasażerów na miejscach siedzących. Fotele pasażerskie tapicerowane są tkaniną z charakterystyczną postacią krakowskiego lajkonika.

Pojazdy posiadają klimatyzację, automat biletowy z możliwością zapłaty nie tylko monetami, ale także kartą. W środku nie zabrakło także portów USB, dzięki którym podczas podróży można doładować baterie smartfonów. Koszt zakupu tych autobusów wyniósł 14.912.889,00 zł brutto.

Warto jednak pamiętać, że zakup 15 autobusów midi to element dużego projektu unijnego.

Dane techniczne:

Producent: Autosan

Lata budowy: od 2016

Silnik: Cummins ISB 4.5 E6 210 B (218KM)

Skrzynia biegów: automatyczne

Długość: 8.550 mm

Szerokość: 2.490 mm

Wysokość: 2.860 mm

Masa: 7.800 kg

Miejsc siedzących: 16+1

Miejsc stojących: 48



Jelcz 272 MEX

Seria: Krakowskie autobusy



Autosan Sancity M 09 LE.V01-G02

Seria: Krakowskie autobusy

