

KURIER

EXTRA

BIULETYN
INFORMACYJNY



MPK-Łódź

WYDANIE SPECJALNE
CZERWIEC
2023



30 LAT MPK-ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O.


Bartosz Stępień

redaktor naczelny

Szanowni Czytelnicy!

MPK-Łódź funkcjonuje już 30 lat, a mój staż pracy w Spółce to dokładnie połowa tego okresu. Coraz więcej pracowników pamiętających początki „nowego” MPK przebywa już na zasłużonych emeryturach, a młodych przybywa. Dlatego też zdecydowaliśmy się na przygotowanie specjalnego numeru „Kuriera” poświęconego trzem dekadom działalności Spółki. Starszym pracownikom – dla przypomnienia tych dziejów, młodszym – dla zaznajomienia się z historią.

Niniejsze opracowanie zawiera wybrane wydarzenia z 30 lat działalności Spółki, streścić bowiem wszystkiego nie sposób na 16 stronach „Kuriera”. Dodatkową trudnością jest wskazanie rangi poszczególnych wydarzeń: dla różnych pracowników pewne aspekty funkcjonowania przedsiębiorstwa mogą mieć mniejszą lub większą wagę. Ponadto patrząc z perspektywy lat, niektóre zagadnienia nie wydają się już tak znaczące, inne zaś stały się „kamieniami milowymi”.

Ponieważ każdy pracownik Spółki pisze swoją historię, osąd pozostawiamy każdemu czytelnikowi. Nie sposób jednak nie wskazać kilku znaczących zdarzeń, takich jak wprowadzenie do eksploatacji pierwszego niskopodłogowego tramwaju (2002), zatrudnienie pierwszych pań na stanowisku „kierowca autobusu” (2007) czy moment, w którym tabor autobusowy stał się w 100 procentach niskopodłogowy (2022).

Życzymy miłej lektury!

Kurier MPK-Łódź – biuletyn informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź
Dział Promocji MPK-Łódź Spółka z o.o.
ul. Tramwajowa 6, 90-132 Łódź, tel. 42 672 11 52
e-mail: info@mpk.lodz.pl, www.mpk.lodz.pl

Redaktor Naczelny: Bartosz Stępień

Redakcja: Dominika Kamińska, Piotr Wasiak,
Współpraca: Agnieszka Bereda, Jakub Gałęski,
Przemysław Gruszczyński, Grzegorz Grzegorzczak,
Mirosław Grzelakowski, Krzysztof Józwiak,
Agnieszka Kulczycka, Marcin Małek, Marcin Papaj,
Ewelina Pawlak, Adam Siciński,

Projekt i skład: Zbigniew Zieliński,

Druk: Grupa DevSpace Sp. z o.o., Nakład: 1500 egz.

Na okładce: debiut tramwaju Moderus Gamma LF 06 AC (2397) w ruchu liniowym, 14.03.2023;
fot. B. Stępień.

SZANOWNI PAŃSTWO!

W tym roku, oprócz jubileuszu 125-lecia komunikacji tramwajowej i 75-lecia komunikacji autobusowej, obchodzimy również 30-lecie działalności naszej Spółki. Z dniem 1 stycznia 1993 r. funkcjonowanie rozpoczęła nowa firma, przed którą stanęły niełatwe wyzwania w zmienionej rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Szanując dokonania poprzednich pokoleń, należało dostosować działanie komunikacji miejskiej do nowych potrzeb i odmiennych ramach organizacyjnych.

Wiele aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej, które 30 lat temu wydawały się utopią, są dziś rzeczywistością: po mieście kursuje 125 tramwajów niskopodłogowych lub z niskopodłogowym członem, 100 procent autobusów posiada niską podłogę, w koordynacji ruchu pomagają systemy komputerowe i nawigacja satelitarna, funkcjonują przystanki multimodalne, a węzeł przesiadkowy Piotrkowska Centrum urósł do rangi ikony Łodzi. Ponadto – któż wówczas się spodziewał autobusów hybrydowych i elektrycznych w codziennym ruchu?

Zapewnienie stałego standardu usług wymaga stałych nakładów inwestycyjnych. Dzięki wykorzystaniu finansowania własnego, unijnego i miejskiego możliwy jest zakup nowego taboru, zarówno tramwajowego, jak i autobusowego. Zmienia się także oblicze zaplecza: ostatnio całkowitą metamorfozę przeszła zajezdnia autobusowa Limanowskiego, obecnie przebudowywana



jest zajezdnia tramwajowa Chocianowice, a na Telefonicznej wzniesiono drugą halę przeglądowo-remontową. Dużym wyzwaniem będą przenosiny Zakładu Techniki do Helenówka, gdzie niedługo zaczną się prace adaptacyjne dawnej zajezdni.

Wspólnym mianownikiem tych wszystkich działań pozostaje troska o jak najwyższą jakość komunikacji miejskiej w Łodzi. Dla zachowania najwyższych standardów, wszyscy zatrudnieni Spółce zobowiązani są działać zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, Kodeksem Etyki MPK-Łódź oraz z zasadami współzycia społecznego. Wśród tych zasad jest bezpieczeństwo i zdrowie, szacunek i uprzejmość, uczciwość i profesjonalizm w każdym aspekcie pracy. Wszystko po to, by pasażer dotarł na czas do swojego celu.

Zbigniew Papierski

Prezes Zarządu MPK-Łódź Spółka z o.o.

Zatrudnienie w MPK-Łódź Spółka z o.o. w osobach, stan na dzień 1.06.2023 r.

	stanowiska nierobotnicze	stanowiska robotnicze	razem
Ogółem	495	2689	3184
kobiety	192	240	432
mężczyźni	303	2449	2752

Zatrudnienie prowadzących i pracowników technicznych

	stan	w tym kobiet
Kierujący pojazdami razem	1729	204
• w tym: kierowcy ZPON	41	0
• w tym: kierowcy autobusów	1052	71
• w tym: zajezdnia Limanowskiego	522	27
• w tym: zajezdnia Nowe Sady	530	44
• w tym: motorniczowie	636	133
• w tym: zajezdnia Telefoniczna	391	84
• w tym: zajezdnia Chocianowice	245	49
Zakład Torów i Sieci	220	5
Zakład Techniki	180	4

30 LAT MPK-ŁÓDŹ SPÓŁKA Z O.O.



1993



Z dniem 1 stycznia 1993 r. działalność rozpoczęło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o., powołane do życia Aktem Założycielskim z dnia 26 października 1992 r. „Stare”, komunalne MPK, postawione w stan likwidacji w grudniu 1991 r., stopniowo przekazywało majątek do nowej Spółki, działającej w oparciu o prawo rynkowe i – co istotne – jedynie terenie gminy Łódź. Ze struktury usunięto m.in. Zakład Transportu i Sprzętu, Zakład Remontowo Budowlany, ochronę (Straż Przemysłową), własne ekipy sprząające, zajezdnię Helenówek (II – gdzie zorganizowano spółkę Międzygminna Komunikacja Tramwajowa) i Brus (Tramwaje Podmiejskie). W Spółce znalazły się trzy zajezdnie tramwajowe (Telefoniczna, Dąbrowskiego

i Chocianowice), trzy autobusowe (Kraszewskiego, Limanowskiego i Nowe Sady), Zakład Torów i Sieci, Zakład Remontu Tramwajów (Tramwajowa) i Zakład Remontu Autobusów (Helenówek I).

Nowe przedsiębiorstwo zatrudniało ogółem 4203 pracowników, w tym m.in. 931 kierowców i 619 motorniczych. Tabor tramwajowy stanowiły wyłącznie wozy typu 805Na, natomiast jeśli chodzi o autobusy, to w głównej mierze były to Ikarusy 280, 260 oraz Jelcze M11. Do Spółki przeszła również działająca od 1921 r. zakładowa Orkiestra Dęta oraz Izba Tradycji (założona w roku 1977).

1994

Zgodnie z uchwaloną przez ONZ w 1993 r. Rezolucją Standardowych Zasad Wyrównywania Szans mówiącą o tym, iż społeczeństwo winno oferować „usługi i usługi wspierające” oraz pomoce techniczne osobom niepełnosprawnym, by mogły



one osiągnąć takie same warunki życia jak inni obywatele, z dniem 1 kwietnia 1994 r. władze Łodzi utworzyły w strukturze MPK-Łódź Spółka z o.o. Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych. Do przewożenia osób z dysfunkcjami narządów ruchu, które nie mogły korzystać z komunikacji publicznej, zakupiono 11 samochodami marki Volkswagen Transporter (dzięki dotacji PFRON).

Również w 1994 r. w taborze MPK-Łódź pojawiły się pierwsze niskopodłogowe autobusy – Mercedes-Benz 0405N. Zakupiono ich wówczas 15 sztuk i przypisano do zajezdni Kraszewskiego. Zapoczątkowany wówczas proces wymiany taboru autobusowego na niskopodłogowy zakończył się w 2022 r.

Rok 1994 przyniósł również rewolucję w sposobie poboru opłat za przejazd. Kasowniki elektroniczne pojawiły się po raz pierwszy w 53 autobusach obsługujących linie A, B, C, F i K w dniu 18 stycznia 1994 r. Od połowy roku elektroniczne kasowniki były sukcesywnie montowane w kolejnych



pojazdach, w wyniku czego z początkiem września 1994 r. wszystkie autobusy i tramwaje łódzkiego MPK zostały w nie wyposażone. Przełomowym wydarzeniem było wprowadzenie taryfy czasowej od 1 listopada 1994 r.

1995

W 1995 r. w ramach inwestycji odtworzeniowych torów tramwajowych po raz pierwszy wybudowano torowiska w technologii węglarskiej. Pierwszym był odcinek w ulicy Rzgowskiej (od ul. Dąbrowskiego do ul. Leczniczej), kolejnym – w ul. Legionów (Kasprzaka – al. Włókniarzy) oraz w ul. Przybyszewskiego (od pl. Reymonta do ul. Kilińskiego). Zastosowana technologia pozwoliła znacznie zmniejszyć emisję hałasu i drgań, tym samym sprawdziła się znakomicie.



Rok 1995 przyniósł również zmiany w wyglądzie biletów i ich sprzedaży. Z dniem 1 listopada 1995 r. weszły do obiegu nowe wzory biletów jednorazowych, w których zrezygnowano z papieru ze znakiem wodnym i włóknami świecącymi w UV, a zastosowano po raz pierwszy pasek hologramowy o szerokości 5 mm, przedstawiający logo Spółki, herb Miasta Łodzi oraz napis „MPK-Łódź”. Co więcej, pojawił się nowy wzór migawek, a wykupywane dotychczas co miesiąc znaczki od 1 grudnia 1995 r. zastąpiono kartami z wydrukiem, które szybko stały się przedmiotem kolekcjonerstwa. Jednocześnie w listopadzie i grudniu 1995 r. rozpoczęto komputeryzację sprzedaży biletów jednorazowych i co istotniejsze – okresowych (system BILET).

1996

Pod koniec pierwszego kwartału 1995 r. zakończono analizę podstawowych systemów komputerowego tworzenia rozkładów jazdy dostępnych na polskim rynku i wybrano ofertę warszawskiej firmy AGC – program BusMan. Spełniał on wszystkie wymagania stawiane przez Spółkę w zakresie funkcjonalności (m.in. automatyzacja tworzenia oraz graficzna prezentacja rozkładów jazdy) i możliwości integracji z innymi systemami nadzoru ruchu MPK-Łódź (CENTRALA, TABOR, EWBUS/EWTRAM-ZKA/ZKT). BusMan jest używany do dziś.

W dniach 18-19 września 1996 r. w Hali Expo-Łódź przy ul. Stefanowskiego obchodził XXVI krajowy Zjazd Komunikacji

Miejskiej, zorganizowany przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, MPK-Łódź oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. W Zjeździe, odbywającym się „pod jednym dachem” z I Wystawą Komunikacji Miejskiej (MTŁ), udział wzięło 300 osób reprezentujących Zarządy miast, przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, uczelnie i instytuty naukowe oraz branżowe przedsiębiorstwa przemysłowe i usługowe.



Rok 1996 przyniósł premierę pierwszych łódzkich przegubowych autobusów niskopodłogowych – Jelczy M181MB. Na ulice Łodzi wyjechało ich wówczas 24 szt., a w roku następnym – kolejne 16 szt. Wozы te nie miały co prawda niskiej podłogi na całej długości, ale dwoje pierwszych drzwi bez stopnia ułatwiły wsiadanie osobom z niepełnosprawnościami, seniorom oraz rodzicom z wózkami dzieciennymi.

1997

Dokonano połączenia Zakładu Remontu Autobusów i Zakładu Remontu Tramwajów tworząc Zakład Remontu Taboru. W praktyce oznaczało to likwidację ZRA na Helenówku (I) i przeniesienie maszyn oraz pracowników na Tramwajową, gdzie wcześniej dokonywano modernizacji taboru tramwajowego.



W dniach 23-25 września 1997 r. na terenie Centrum Handlowo-Wystawienniczego EXPO w Łodzi przy ul. Stefanowskiego odbyła się Konferencja Naukowo-techniczna zorganizowana przez IGKM, MPK-Łódź oraz MTŁ Sp. z o.o. Towarzyszyła ona II Wystawie Komunikacji Miejskiej, na której zaprezentowano liczne autobusy, w tym Jelcza M181MB eksploatowanego przez naszą Spółkę. Po raz pierwszy zorganizowano konkurs o „Złote Koła Komunikacji Miejskiej” w celu wyłonienia i promocji najlepszych wyrobów prezentowanych na Wystawie, a ocenianych przez uczestników Konferencji.

W połowie października 1997 r. na łódzkie tory wyjechał pierwszy i – jak się okazało – jedyny tego typu tramwaj z napędem chopperowym, na pierwszy rzut oka niewiele

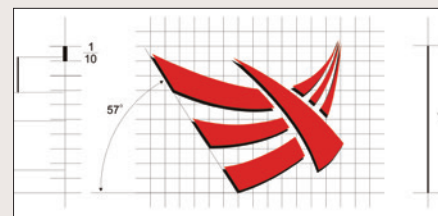
różniący się od innych wozów typu 805Na. W wagonie 1451 Zakład Remontu Taboru zainstalował dostarczony przez firmę AEG układ regulacyjny z tyrystorami GTO wraz z mikroprocesorowym systemem sterowania i diagnostyki.

1998

W dniu 27 stycznia 1998 r. MPK-Łódź wzbogaciło się o kolejnych 5 autobusów niskopodłogowych – Volvo B10 L, wyprodukowanych we wrocławskiej fabryce Volvo Bus Poland Spółka z o.o. Do końca roku dostarczono jeszcze 15 takich wozów, a w kolejnym – następne 15 szt. Nowe jednostki trafiły do zajezdni Limanowskiego, gdzie w części hali OTP urządzono Stację Serwisową Volvo do ich obsługi – od momentu jej uruchomienia z dniem 26 listopada 1997 r. zwaną „Hala Volvo”.



W lutym 1998 r. MPK-Łódź Spółka z o.o. zaistniała w przestrzeni wirtualnej, bowiem uruchomiono stronę internetową przedsiębiorstwa: www.mpk.lodz.pl. Znaleźć na niej można było trasy linii komunikacyjnych i rozkłady jazdy, aktualny cennik biletów jednorazowych i okresowych, informacje o usługach dla osób niepełnosprawnych, a także historię komunikacji miejskiej i galerię zdjęć. Natomiast w lipcu 1998 r. rozstrzygnięto konkurs na logo (znak firmowy) MPK-Łódź. Logo, używane do dziś, zarejestrowane zostało z dniem 8 sierpnia 1998 r. w Urzędzie Patentowym RP w Warszawie.



W ramach obchodów 100-lecia komunikacji tramwajowej i 50-lecia komunikacji autobusowej oraz troski o dziedzictwo techniczne, Izba Tradycji MPK-Łódź otrzymała nową siedzibę, współdzieloną z Archiwum Zakładowym w budynku na terenie Tramwajowej 6 (blisko torów kolejowych). Zgromadzone pamiątki przeniesiono z dotychczasowej siedziby Izby przy ul. Kraszewskiego 7/9 do pomieszczeń.

Główne uroczystości związane z obchodami jubileuszu 100-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi były się w dniu 11 grudnia 1998 r. W godzinach wieczornych w Teatrze Wielkim w Łodzi odbyło się uroczyste spotkanie z udziałem władz wojewódzkich, miejskich oraz zaproszonych gości. Pracownikom MPK-Łódź wręczono odznaczenia państwowe, resortowe oraz odznaki honorowe rozmaitych instytucji, Spółka otrzymała m.in. medal upamiętniający 575. rocznicę nadania Łodzi praw miejskich oraz Złotą Odznakę „Zasłużony dla Rozwoju Zakładów Samochodowych Jelcz SA”. Emerytom i rencistom MPK oraz wybranym gościom wręczono pamiątkowe medale wybite z okazji 100-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi. Wisienką na torcie była natomiast parada tramwajów, zorganizowana w mroźną sobotę 12 grudnia 1998 r.

1999

Uroczystego przekazania do eksploatacji zmodernizowanej hali przegladów codziennych w zajezdni Tramwajowej Chocianowice dokonano w dniu 7 czerwca 1999 r., tym samym zakończył się trwający wiele lat proces przebudowy hali zajezdni. W wyniku modernizacji cały obiekt został odmalowany, a z przodu zainstalowano sześć bram żaluzjowych sterowanych elektrycznie. Halę wyposażono także w system wentylacyjno-grzewczy i stanowisko do przeglądu pantografów (dwustronne).

W dniu 27 września 1999 r. MPK-Łódź otrzymało 6 przegubowych niskopodłogowych autobusów Volvo typu B10LA. Do końca roku dostarczono 9 kolejnych, a w następnym roku – jeszcze 10 sztuk tego typu. Autobusy wyposażone były w silniki o mocy 210 kW (EURO-2), automatyczne skrzynie biegów firmy ZF i mogły pomieścić 173 pasażerów.



MPK-Łódź zostało uhonorowane Nagrodą Transportu Międzynarodowego, przyznawaną przez Międzynarodowy Klub Liderów Handlowych, działający od ponad 50 lat, stowarzyszający 14000 członków z ponad 30 krajów. Ceremonia odbyła się 4 października 1999 r. w Madrycie.

2000

W roku 2000 MPK-Łódź wzbogaciło się o autobusy różnych producentów. Przede wszystkim zakupiono 20 Mercedesów Citaro (trafiły do zajezdni Kraszewskiego), z których pierwsze 5 szt. wyjechało na

ulice Łodzi w sierpniu, kolejne włączano do eksploatacji po 5 szt. miesięcznie. Autobusy te wyposażono m.in. w systemy ABS i ASR oraz w silniki spełniające normy emisji spaliny EURO2. Na podstawie umowy z producentem, starsze Mercedesy D405N zostały przez niego odkupione. Natomiast zajezdnia Nowe Sady wzbogaciła się w roku 2000 o 5 szt. Solarisów Urbino 12 (dostarczonych jeszcze przez firmę Neoplan Polska) oraz 5 szt. MAN-ów NL223.

Podczas V Wystawy Komunikacji Miejskiej, zorganizowanej w hali targowej przy ul. Stefanowskiego w Łodzi w dniach 18-20 września 2000 r. zaprezentowano model Cityrunnera w skali 1:1 (pierwsze dwa człony). Sam pojazd jako taki nie był jeszcze gotowy, ale już trwała jego produkcja – miał to być pierwszy niskopodłogowy i supernowoczesny tramwaj na łódzkich torach. Firma Bombardier Transportation BWS-AG otrzymała za ten pojazd nagrodę „Złoty Kół” w kategorii taboru tramwajowego.



Wychodząc naprzeciw coraz większym wymaganiom dotyczącym ochrony środowiska naturalnego, w Zakładzie Remontu Taboru (we współpracy z firmą Elin EBG Traction) zmodernizowano sześć osiemsetpiątek, nadając im miano 805EL. Zastosowany w „elinach” 3-fazowy system napędowy wraz z nowoczesnymi silnikami prądu zmiennego zmniejszał zużycie energii elektrycznej oraz umożliwiał jej zwrot do sieci podczas hamowania. Do końca 2000 r. zmodernizowano pierwszych 6 wagonów (3 składy), w sumie do końca 2001 r. aparatura firmy Elin trafiła do 20 wagonów (10 składów).

Zakład Remontu Taboru w roku 2000 wzbogacił się o urządzenie do czyszczenia konstrukcji pojazdów (śrutownia), wielkogabarytową, ekologiczną komorę lakierniczą oraz nowoczesną tokarnię podtorową.

2001

Pierwszy dzień roku 2001 był jednocześnie pierwszym dniem obowiązywania nowego układu komunikacji miejskiej w Łodzi. O ile zmiany nie dotyczyły zbyt wielu linii autobusowych, o tyle w komunikacji tramwajowej nastąpiła prawdziwa rewolucja. Zreorganizowano numerację linii

tramwajowych (od 1 do 15 plus podmiejskie) i znacznie zmieniono trasy większości z nich, ponadto zrezygnowano z „solówek” (kursujących dotychczas m.in. na linii 16 i 19) i na tory wyjeżdżały jedynie dwuskłady 805Na. Mniejszą liczbę linii tramwajowych rekompensowała wysoka częstotliwość kursowania tramwajów na wszystkich liniach.

W czerwcu do MPK-Łódź trafiło 10 niskopodłogowych autobusów Volvo 7000. Pojazdy, wyposażone w silniki D7C o mocy 250KM, we wszystkich wejściach miały niską podłogę. Kolejnych 10 pojazdów wdrożono we wrześniu. Wszystkie trafiły do zajezdni Limanowskiego, tradycyjnie już kojarzonej z autobusami Volvo.



Rok 2001 to również nowości w rozwiązaniach w zakresie budowy torowisk. W ul. Warszawskiej pod wiaduktem kolejowym odcinek jednotorowy został zastąpiony przez splot torów (łączenie torów dla różnych kierunków bez stosowania zwrotnic), a w ul. Nowomiejskiej ułożono płyty z fakturą kostkową, aby zachować zabytkowy charakter tej ulicy (poza torowiskiem zastosowano kostkę granitową). Nowości konstrukcyjne wprowadzono również w budowie przystanków tramwajowych, stosując płyty żelbetowe z fakturą kostki oraz guzami, wyczuwanymi przez osoby niewidome jako skraj platformy przystankowej od strony torowiska.

Po czterodniowej podróży z Wiednia, w sobotę 15 grudnia 2001 r. o godz. 4:28 laweta z pierwszym Cityrunnerem zajęła na ul. Tramwajową. Wyładunek rozpoczął się ok. godz. 16:15, a pierwsze koła nowoczesnego pojazdu dotknęły łódzkich szyn dokładnie o godz. 18:57. Akcja zakończyła się o godz. 19:20, gdy tramwaj umieszczono w specjalnie przygotowanej hali, od tego momentu zwanej „halą Cityrunnerów”. Tym samym rozpoczęła się epoka tramwajów niskopodłogowych w Łodzi. Nowoczesny wagon zaprezentowano uroczystie w dniu 22 grudnia 2001 r. na Tramwajowej. Oprócz kompletnego tramwaju zaprezentowano również moduły do produkcji następnych, co miało odbywać się w tej lokalizacji.

2002

Rok 2002 minął pod znakiem wagonów typu Cityrunner. W lutym rozpoczęły się



jazdy próbne pierwszego tramwaju tego typu, w marcu – jazdy homologacyjne, a już 28 dnia tego miesiąca „citek” zadebiutował na linii 10. Ku ogólnemu zaskoczeniu, drugi – kompletny – Cityrunner pojawił się w Łodzi w dniu 27 marca 2002 r. Natomiast 12 lipca na jazdach próbnych pojawił się pierwszy Cityrunner zmontowany w Zakładzie Remontu Taboru MPK-Łódź. Tym samym udowodniono, iż montaż pojazdów zachodniego producenta jest w Łodzi możliwy i wykonalny. Wóz zadebiutował na linii 10 w dniu 18 lipca 2002 r. Kolejne jednostki (w sumie 15 sztuk) regularnie wprowadzano do eksploatacji do końca roku.

W dniu 8 stycznia 2002 r. uruchomiono nowoczesny system łączności radiowej EDACS firmy M/A-Com, umożliwiający łączność pomiędzy Centralą Ruchu a wszystkimi łódzkimi tramwajami i autobusami. W radiotelefonach, umieszczonych w kabinach prowadzących, przewidziano trójkątny przycisk alarmowy „ratunek”. Samo centrum dyspozytorskie na IV piętrze budynku przy Narutowicza 77 zostało zmodernizowane: wydzielono stanowiska dla obsługi tramwajów i autobusów, wyposażając je w osobne konsole dyspozytorskie. Stosowne przygotowania trwały od 2001 r.

W kwietniu 2002 r. przedsiębiorstwo otrzymało licencję uprawniającą do prowadzenia przewozów w komunikacji miejskiej przez kolejne 50 lat. Zadania przewozowe sięgały wówczas 57 mln wozokilometrów, realizowanych 470 wagonami tramwajowymi i 386 autobusami.

Bardzo prestiżowym dla MPK-Łódź wydarzeniem była organizacja światowej Konferencji Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP), zorganizowana w dniach 2-4 października 2002 r. w zabytkowym budynku Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej przy ul. Rewolucji 1905 r. Było to największe tego typu spotkanie środowiskowe w Polsce od 1930 r. – do Łodzi zjechało ponad 130 uczestników, w tym członkowie UITP i zaproszeni goście z całego świata.



Z końcem roku zmodernizowano w Spółce łączność telefoniczną. Starą centralkę telefoniczną wymieniono na Cyfrową Centralkę Abonencką (PABX). Ogółem zainstalowano 9 cyfrowych central abonenckich w budynkach MPK-Łódź, realizujących łączność wewnętrzną i zewnętrzną w standardzie ISDN. Na potrzeby Spółki operator (TP SA) przydzielił 800 numerów w wydzielonym zakresie numeracji publicznej.

2003

Z inicjatywy Klubu Miłośników Starych Tramwajów 3 sierpnia 2003 r. uruchomiono tramwajową linię turystyczną „0”, obsługiwaną historycznym składem 5N (337) + 5ND (644). W wolontariusze z KMST zapewnili obsługę konduktorską, m.in. sprzedając specjalne bilety na przejazd w relacji zajezdźnia Dąbrowskiego – Zdrowie (obowiązywała wówczas taryfa komercyjna).



Z dniem 20 września 2003 r. została uruchomiona linia komunikacyjna A obsługiwana pojazdem turystycznym – repliką zabytkowego tramwaju Herbrand, wykonaną w Zakładzie Remontu Taboru MPK-Łódź. Do przejazdu na trasie linii A w relacjach: Plac Wolności – al. Piłsudskiego, al. Piłsudskiego – Plac Wolności uprawniał wyłącznie bilet zakupiony w tym pojeździe u konduktora.



Podczas VIII Wystawy Komunikacji Miejskiej, zorganizowanej w dniach 24-25 września 2003 r. MPK-Łódź zaprezentowało prototyp zmodernizowanego tramwaju typu 805Na (2517) z nowym designem ściany czołowej. Rozwiązanie spodobało się przedstawicielom spółek komunikacyjnych z wielu miast, a w kilku, tak jak w Łodzi, zostało również wprowadzone.

W 2003 r. kondycja finansowa Spółki stała się bardzo niekorzystna. Powodem takiej sytuacji w znacznej mierze były zobowiązania finansowe zaciągnięte w związku z zakupem nowoczesnego taboru. W listopadzie 2003 r. wdrożono program naprawczy oraz

zarządzono restrukturyzację, dzięki czemu długi (ok. 138 mln zł) stopniowo zostały w kolejnych latach spłacone.

2004

Z dniem 1 stycznia 2004 r. linię 11, kursującą dotychczas w relacji Helenówek – Chocianowice, wydłużono do Pabianic, jednocześnie likwidując obsługiwaną przez Miedzogminną Komunikację Tramwajową Sp. z o.o. linię 41. Na odcinku podmiejskim (od Małego Skrzętu do krańcówki przy ul. Wiejskiej) obowiązywała nowa, komercyjna taryfa MPK-Łódź, a sprzedaż biletów w wagonach powierzono... konduktorom. Wkrótce zdecydowano się na zakup 48 szt. biletomatów „Pixel”. Z dniem 1 lutego natomiast linię przedłużono z Helenówek na północ, tworząc „superlinię” 11/11A w relacji Pabianice-Zgierz.



W związku z planami montażu kolejnych wagonów Bombardiera w Zakładzie Techniki, część wozów posłużyła jako egzemplarze pokazowe. Przedsiębiorstwo obsługujące komunikację miejską w Genewie – Les Transports publics genevois (TPG) – było w owym czasie zainteresowane nabyciem kolejnych tramwajów Bombardiera. Z MPK-Łódź wypożyczono dwa Cityrunnery – 1207 (wyjechał 5.02.2004) i 1214, którym w Genewie nadano numery 856 i 857. Pojazdy powróciły 16.12.2004 (1214) i 27.01.2005 (1207).

Na Wystawie Komunikacji i Transportu Regionalnego zorganizowanej w dniach 6-8 maja 2004 r. MPK-Łódź zaprezentowało swoją ofertę produkcji rozjazdów i remontów wagonów.

W połowie 2004 r. uruchomiono stronę intranetową MPK-Łódź – intranet.mpk.lan – w celu ulepszenia wymiany informacji we wnętrzu przedsiębiorstwa i zapewnienia błyskawicznego dostępu do informacji, takich jak obowiązujące Zarządzenia, Komunikaty i Polecenia.

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych wzbogacił się w połowie lipca 2004 r. o 5 nowych busów Fiat Ducato. Zakup pojazdów był możliwy dzięki finansowej pomocy z Urzędu Miasta Łodzi, a dostawca został wyłoniony w drodze zamówienia publicznego. Zakład do tego momentu eksploatował 13 busów Volkswagen Transporter, które przez 10 lat przejechały blisko pół miliona kilometrów.

Z dniem 1 sierpnia 2004 r., zgodnie z założeniami programu naprawczego, wdrożono nową strukturę organizacyjną Spółki. Liczba samodzielnych komórek organizacyjnych uległa zmniejszeniu z 31 do 21, a stanowisk kierowniczych – z 69 do 56. Działania te pozwoliły Spółce na odzyskanie płynności finansowej.

W ostatniej serii 15 sztuk autobusów Volvo 7000, dostarczonych do Łodzi w 2003 r. (3301-3315) zainstalowano biletomaty firmy Emtal z Gdańska, produkowane na licencji słowackiej firmy „Emtest”. Od 11 kwietnia 2004 r. wszystkie 15 autobusów wyposażonych w urządzenia firmy Emtal przydzielono do obsługi linii nocnych 151, 156 i 157, natomiast w maju wozy te spotkać można było również na liniach 60 i 60A oraz komercyjnej B (Wydawnicza – Radogoszcz Zachód).

Świetlicę MPK-Łódź przy ul. Wierzbowej 51b otwarto po remoncie w połowie grudnia 2004 r., niedługo potem przeniosła się tam również Orkiestra Dęta MPK-Łódź, której próby odbywały się dotychczas w budynku przy ul. Kraszewskiego 7/9. Muzycy spotykają się w świetlicy do dziś, zwykle dwa razy w tygodniu, a próby trwają po 1,5 godziny.

2005

Zainteresowanie wagonami Bombardiera składanymi w Łodzi rosło, a kolejny przewoźnik – przedsiębiorstwo Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) – rozważał zakup tych tramwajów. Wkrótce zapadła decyzja o wypożyczeniu Cityrunnerów z Łodzi na testy. Pierwszy „Citek” (1206) rozpoczął swoją podróż do Walencji 22 kwietnia 2005 r., w sumie do września wyekspedowano sześć takich jednostek (1202, 1203, 1204, 1205, 1206 i 1210). Pojazdy wróciły do Łodzi w 2007 roku.

W marcu 2005 r. nastąpiła zmiana na stanowisku kapelmistrza orkiestry: z rąk odchodzącego na emeryturę w wieku 76 lat (po 57 latach pracy) Stanisława Strączyńskiego obowiązki przejął Stanisław Trojanowski.

Sala konferencyjna w budynku przy ul. Tramwajowej 6 doczekała się remontu w połowie 2005 r. Pojawił się nowy stół prezydialny i fotele, a także znak firmowy na ścianie. Podświetlana jego wersja znalazła się również na północnej elewacji budynku.



W 2005 r. w celu udoskonalenia zarządzania Spółką wdrożono System IFS Applications, łączący wiele funkcji z różnych dziedzin takich jak produkcja, dystrybucja, finanse, kadry czy remonty. IFS jest systemem zintegrowanym, gdzie wszyscy użytkownicy mają dostęp do wprowadzonych danych. Jednocześnie system cechuje się budową modułową, pozwalającą na pracę użytkowników w swoim zakresie działań. Co najważniejsze, każda operacja w IFS-ie jest identyfikowalna oraz porządkowana, co umożliwia precyzyjny przebieg informacji i błyskawiczny dostęp do poszukiwanych danych.

16 czerwca 2005 r. zakładowa biblioteka wznowiła swoją działalność w nowym pomieszczeniu w budynku przy ul. Wierzbowej 51a. Zlokalizowano tam księgozbiór liczący 27 tysięcy woluminów. Biblioteka działa tam do dziś.



W ramach szeroko zakrojonego planu odnowy taboru MPK-Łódź w październiku 2005 r. dostarczono 19 szt. Jelczy M121MB3. Kolejnych 15 wozów tego typu pojawiło się w 2006 r.; wszystkie trafiły na zajezdnię Nowe Sady, gdzie można było wycofać mocno już wyeksploatowane Jelcze M11. W nowych jednostkach zastosowano ciekawy ozdóbnik – chromowane kołpaki z wytłoczonym logo MPK-Łódź.

2006

Na początku roku Unia Europejska podjęła decyzję o przydzieleniu pieniędzy z funduszy pomocowych na realizację projektu „Łódzki Tramwaj Regionalny”, tym samym ruszyły prace zmierzające do jego realizacji. MPK-Łódź, będące beneficjentem unijnych środków ogłosiło pierwsze przetargi: na inżyniera kontraktu i na zakup nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów. Kolejne zadania obejmowały infrastrukturę torowo-sieciową z podstacjami oraz obszarowy system sterowania ruchem. Projekt „Łódzkiego Tramwaju Regionalnego” zakładał remont linii tramwajowej łączącej Zgierz, Łódź i Pabianice. 17 sierpnia 2006 r. podpisano umowę na dofinansowanie I etapu (Helenówek-Chocianowice) pomiędzy Urzędem Wojewódzkim a MPK-Łódź (odcinek ten jako jedyny doczekał się realizacji).

Pod koniec maja w tramwajach pojawiły się „choinki” – podłużne tablice (30x90 cm) informacji pasażerskiej umieszczane wewnątrz pojazdu. Tablica zawierała

dokładną informację o trasie i o możliwych przesiadkach (widok z wnętrza tramwaju) oraz typową informację z numerami linii i głównymi ulicami, którymi przebiegała (widok z zewnątrz).

W połowie roku wprowadzono do eksploatacji w 17 szt. Jelczy M081MB3 „Vero”, o długości zaledwie 7,67 m (klasa midi). Miały one również małą pojemność – 24 miejsc siedzących (w tym 4 rozkładane) i 14 do 18 miejsc stojących. Był to – jak się okazało – ostatni model Jelcza zakupiony przez MPK-Łódź, a warto pamiętać, iż w Jelczu zaprzestano produkcji autobusów w roku 2008 w związku z ogłoszeniem upadłości spółki Zakłady Samochodowe „Jelcz” SA.

W piątek 22 września 2006 r. uroczystie otwarto Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź z siedzibą przy ul. Wierzbowej 51. Prace adaptacyjne pomieszczeń po znajdującej się tu hurtowni budowlanej trwały już od początku roku. Placówka w nowej lokalizacji przejęła zadania „schowanej” na terenie Tramwajowej 6 Izby Tradycji, oferując zwiedzającym łatwy dostęp do ekspozycji (wejście z ulicy). Prace wykonywano nakładami Spółki, swoją rolę w tworzeniu Muzeum spełnili również członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, którzy spotykają się tu do dziś.

W obliczu długotrwałego remontu linii kolejowej na trasie z Łodzi do Warszawy oraz w poszukiwaniu dodatkowych źródeł dochodu, MPK-Łódź uruchomiło z dniem 30 października 2006 r. regularne połączenia autokarowe ze Stolicą. ELA – Ekskluzywne Linie Autobusowe – obsługiwane były dwoma luksusowymi autokarami Mercedes-Benz Travego, a podróżnym gorące napoje serwowały hostessy. Do momentu zakończenia remontu linii kolejowej i przyspieszenia czasu przejazdu pociągów podróżowanie ELA było całkiem wygodne i szybkie, niedługo później linię zawieszono, a autokary skierowano do innych zadań.



Pod koniec roku główny budynek biurowy przy ul. Tramwajowej 6 został wyremontowany. Historyczny gmach został ocieplony oraz zyskał przybudówkę portierni. Polepszeniu uległ również stan taboru autobusowego – oprócz Jelczy zakupiono również 30 średniopodłogowych przegubowych Mercedesów Conecto oraz 7 niskopodłogowych przegubowych Mercedesów Citaro. Do pojazdów specjalnych MPK-Łódź

dołączyć „figlobus” – mobilna sala zabaw zbudowana na bazie Ikarusa 280.

W grudniu podpisano umowę programu emisji obligacji przychodowych przez MPK-Łódź Spółka z o.o. Środki finansowe z emisji obligacji przeznaczono na realizację projektu „Łódzki Tramwaj Regionalny”. W przygotowaniu i emisji obligacji pomagał bank BPH SA.

2007

Po ok. 20 latach przerwy w działalności reaktywowano Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy MPK-Łódź. 8 stycznia 2007 r. na spotkaniu założycielskim wybrano zarząd organizacji, a pierwsza akcja honorowego oddawania krwi odbyła się 20 lutego w pomieszczeniach szkoleniowych Działu BHP na III piętrze w budynku przy ul. Narutowicza 77.

Wiosną 2007 r. nastąpiło epokowe wydarzenie w historii komunikacji miejskiej w Łodzi: pierwsze dwie panie zatrudniono na etacie „kierowca autobusu” – w zajezdni Nowe Sady. Obie panie pracują w Spółce do dziś.

W kwietniu tabor autobusowy powiększył się o 5 dwunastometrowych Volvo 7700 i 14 osiemnastometrowych Volvo 7700A. Te niskopodłogowe pojazdy, które wpisano na stan zajezdni Limanowskiego, posiadały wszystkie wejścia na wysokości 35 cm i funkcję przykłąku, ponadto ich silniki spełniały normę emisji spalin EURO 5. Z kolei do zajezdni Nowe Sady trafiło 12 dwunastometrowych Mercedesów Citaro.



Natomiast Nadzór Ruchu wzbogacił się o 7 nowych Fiatów Panda (co w sumie z dostarczonymi pod koniec poprzedniego roku dało 9 szt.). Zastąpiły one eksploatowane wcześniej Fiaty Seicento.

Po wielu miesiącach przygotowań ruszyły prace związane z Projektem „Łódzki Tramwaj Regionalny”. 7 lipca 2007 r. przed zajezdnią Chocianowice rozpoczęły się pierwsze prace, które etapami objęły torowisko w ul. Pabianickiej, Piotrkowskiej, Żwirki, al. Kościuszki, Zachodniej i Zgierskiej. Do 100 tys. gospodarstw domowych leżących w rejonie robót dostarczono ulotki informacyjne o pracach związanych z budową ŁTR-u.

Pod koniec roku na Nowe Sady trafiło jeszcze 10 przegubowych, używanych Mercedesów O405N.

2008

Styczeń przyniósł premierę nowego tramwaju niskopodłogowego – PESY 122N, nazwanej przez producenta po kilku latach „Tramicusem”. 28 dnia miesiąca odbyła się uroczysta prezentacja pierwszego spośród 10 nowych tramwajów, zakupionych do obsługi ŁTR (linia 11). 26 lutego rozpoczęły się szkolenia dla motorniczych na tych wagonach, a 5 marca dwa przegubowce tego typu przewiozły łódzian w ramach wycieczki po łódzkiej sieci (w tym po już wyremontowanych torowiskach przyszłego ŁTR-u).



W lutym 2008 r. ruszyła nowa strona internetowa Przedsiębiorstwa, która zastąpiła dotychczasową (z Herbrandem i gołębiami). Została ona funkcjonalnie podzielona na działy „dla pasażera”, „dla klienta” i „dla konesera”. Było to już trzecie wcielenie internetowej strony MPK-Łódź.

Również w lutym – dwudziestego ósmego dnia tego miesiąca – działalność rozpoczął Ośrodek Szkolenia Motorniczych MPK-Łódź. Pierwszy kurs zakończył się 25 kwietnia 2008 r. Do maja 2023 r. odbyły się 48 edycje kursu, podczas których na motorniczych wyszkolono 905 osób (w tym 192 kobiety).

Po 47 latach funkcjonowania swoją działalność zakończyła zajezdnia Kraszewskiego (w 1995 r. przemianowana na Kilińskiego). Autobusy po raz ostatni wyjechały z niej 28 marca 2008 r. Ostatni liniowy autobus – Mercedes O405N – 2525 (jeszcze do niedawna 1555) wyjechał na linię N1/5 o godz. 22:51. Popołudniowe i wieczorne zjazdy 28 marca oraz poranne 29 marca odbywały się do zajezdni Limanowskiego i Nowe Sady.

W maju dostarczono ostatni spośród 25 zamówionych przegubowych Solarisów Urbino 18. Jednostki trafiły na zajezdnię Limanowskiego, gdzie również uruchomiono dla nich serwis zewnętrzny (BTS). Wkrótce podpisano umowę na dostawę kolejnych 37 jednostek tego typu, które dostarczono jeszcze do końca roku. Ponadto zakupiono kolejne 10 szt. używanych Mercedesów O405N.

Po niespełna 12 miesiącach prac, wymianie 16 km torowisk i sieci trakcyjnej, modernizacji 10 podstacji i przebudowie 30 przystanków ruszył Łódzki Tramwaj Regionalny. Pierwsza „jedenastka” wyjechała z zajezdni

przy ul. Telefonicznej o 2:45 w dniu 1 lipca 2008 r., następnie na trasę Helenówek-Chocianowice wyjeżdżały kolejne nowiutkie Pesy. Inauguracja zrealizowanego Projektu odbyła się na przystanku intermodalnym na pl. Niepodległości w godzinach przedpołudniowych.

W piętnastym roku działalności Spółka zyskała sztandar: na jednej stronie znalazł się znak firmowy przedsiębiorstwa, na drugiej – patron komunikacji miejskiej – Archaniół Gabriel. Sztandar poświęcił ks. abp. Władysław Ziśłek podczas mszy świętej odprawionej 29 września 2008 r. w Bazylice Archikatedralnej pw. Św. Stanisława Kostki.

W listopadzie zakończyła się trwająca od 2006 r. gruntowna modernizacja zajezdni autobusowej Nowe Sady. Obejmowała ona przede wszystkim przystosowanie budynku warsztatu i infrastruktury do obsługi i naprawy autobusów 18-metrowych. Zajezdnia wyposażona została w nową stację paliw spełniającą wszystkie wymagania ekologiczne. W drugim etapie wyremontowano plac postojowy dla autobusów. Z krajobrazu zniknął budynek biurowy stojący przy wjeździe na teren obiektu.



Zakład Techniki mógł się poszczycić wykonaniem w 2008 r. modernizacji 18 wagonów typu 805Na własnych oraz 10 szt. wozów 105Na dla Tramwajów Śląskich. Pasażerowie z GOP-u uznali łódzkie modernizacje (z nowym designem czoła) za najlepsze.

2009

W celu zapewnienia szybkiego kolportażu informacji wewnątrz Spółki, na początku 2009 r. Sekcja marketingu (dziś Dział Promocji) uruchomiła mailing zakładowy, do którego mógł się zapisać każdy pracownik MPK-Łódź. Na prywatne maile trafiają przede wszystkim komunikaty Działu Przewozów, Działu Personalnego i podległej mu Sekcji socjalnej, elektroniczna wersja Kuriera MPK oraz rozmaite inne informacje istotne dla zatrudnionych. Pierwszą wiadomość na prywatne skrzynki wysłano w dniu 12 lutego 2009 r. Obecnie mailing otrzymuje ok. 2100 subskrybentów, a wiadomości wysłano ponad 1700 razy.

W Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź w dniu 17 września 2009 r. zainaugurowano Akademię Kulturalnego Pasażera. Uczniowie rysując i śpiewając dowiadują się m.in. o tym, że w czasie jazdy należy się trzymać poręczy, nie śmiecić czy skasować bilet. Po zakończeniu zajęć każdy otrzymuje koloro-

wankę, która w sposób przystępny dla dzieci przedstawia wszystkie zasady, których przestrzegać należy w tramwaju czy w autobusie. Zajęcia organizowane są do dziś.



W dniu 19 listopada 2009 r. dokonano uroczystej prezentacji wagonu tramwajowego Solaris Tramino, zmontowanego w Zakładzie Techniki MPK-Łódź. Wcześniej, w dniach 14-16 października zaprezentowany został na targach Trako w Gdańsku. Było to ukoronowanie pięciu miesięcy intensywnych prac wyspecjalizowanych pracowników Zakładu Techniki, dzięki którym firma Solaris mogła dodać tramwaje do swojej oferty.

2010

8 stycznia 2010 r. Honorowi Dawcy Krwi PCK przy MPK-Łódź po raz pierwszy oddawali krew w swojej nowej siedzibie przy ul. Wierzbowej. Krwiodawcy samodzielnie i po godzinach pracy wyremontowali pomieszczenia, dostosowując je do swoich potrzeb. W głównym pomieszczeniu jedną ze ścian członkowie duetu Raku&Bary ozdobili malowidłem przedstawiającym wnętrze autobusu, co wraz z zainstalowanymi poręczami, kasownikami i innym elementami wyposażenia wozów stworzyło niebywały efekt.



Zakład Techniki wzbogacił się o specjalistyczną maszynę do cięcia wodą. Urządzenie umożliwia wycinanie dowolnych kształtów w blaszce lub tworzywie sztucznym o grubości do 20mm na polu roboczym o wymiarach 1800x4000 mm. Zainstalowana w 2010 r. maszyna umożliwiła Zakładowi produkcję wielu części we własnym zakresie, co przełożyło się na zmniejszenie kosztów remontów wagonów.

Jesienią Spółka wzbogaciła się o 25 nowych autobusów Mercedes-Benz 628 conecto: 10 jednostek przegubowych oraz 15 „solówek”. Wozy trafiły na Nowe Sady, gdzie 9 listopada 2010 r. nastąpiło ich uroczyste przekazanie do eksploatacji.

2011

W piątek 28 stycznia 2011 r. tramwaje po raz ostatni wyjechały na linie z zajezdni przy ul. Dąbrowskiego. Po zakończeniu swoich kursów wróciły już do swoich nowych baz – Telefonicznej lub Chocianowice. W obiekcie z 1928 r. stacjonowało pod koniec jej działalności 75 pociągów (150 wagonów) oraz 175 motorniczych. Po reorganizacji 45 składów trafiło do zajezdni Telefoniczna, a 30 – na Chocianowice. Pracownicy zostali po konsultacjach rozdzieleni w oparciu o adresy zamieszkania. W połowie lutego obiekt przekazano nowemu właścicielowi.

Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi nr C/1834/10 z dn. 3 listopada 2010 r. Spółce MPK-Łódź powierzono na 15 lat obsługę komunikacji tramwajowej (wraz z komunikacją zastępczą) oraz na 10 lat przewozy autobusami. Umowę z władzami Miasta, liczącą 150 stron, podpisano 28 lutego 2011 r. O powierzenie zabiegała zarówno Rada Nadzorcza, Zarząd Spółki jak i związki zawodowe. Był to ogromny przełom jeśli chodzi o organizację funkcjonowania Spółki oraz zapewnienie niezmienności finansowania zleconych przez Gminę Łódź przewozów.



Latem na łódzkie tory wyjechał pierwszy trzydrzwiowy tramwaj typu 805Na. Wóz został zmodernizowany w Zakładzie Techniki MPK-Łódź według nowego projektu, obejmującego również zmianę napędu, designu wnętrza i schematu malowania. Po raz pierwszy zastosowano również klejone do konstrukcji szyby, a na końcu wagonu wyznaczono miejsce do przewozu rowerów.

Na terenie zajezdni Nowe Sady dokonano w dniu 22 września 2011 r. uroczystego przekazania do eksploatacji nowoczesnych autobusów Solaris Urbino (EEV). 15 przegubowców trafiło do zajezdni Nowe Sady, a 30 „solówek” – na Limanowskiego. Wszystkie zostały wyposażone w system monitoringu, automaty biletowe, czytelne tablice z informacją pasażerską oraz klimatyzację.



Dokładnie w mikołajki, czyli 6 grudnia 2011 r., rozpoczęło się wydawanie elektronicznych

migawek, które w ciągu następnych 6 miesięcy zastąpiły dotychczasowe papierowe bilety okresowe. Do południa wydano ich pasażerom 200 szt., a wnioski złożyło wcześniej ponad 2,5 tysiąca osób!

2012

Z dniem 1 kwietnia 2012 r. w stan likwidacji postawiono dwie spółki obsługujące linie podmiejskie: Międzygminną Komunikację Tramwajową z siedzibą na Helenówku (linie 45, 46) oraz Tramwaje Podmiejskie z siedzibą na Brusie (linie 43, 43 bis, 97). Tym samym MPK-Łódź przejęło obsługę linii podmiejskich do Zgierza (16), Ozorkowa (46), Lutomierska (43), Konstantynowa Łódzkiego (9) i Niesiecinia (97) oraz tabor: w drodze zakupu 9 szt. wozów GT-6 (7 szt. z TP i 2 szt. z MKT) i 2 szt. GT8ZR (z MKT) oraz w drodze leasingu 6 szt. M6S i 6 szt. GT8N (z MKT). Do MPK-Łódź z likwidowanych spółek przeszli motorniczowie, pracownicy serwisu i pracownicy biurowi.

W maju na łódzkich torowiskach pojawił się na testach poznański wagon Moderus Beta, wyróżniający się zielonym kolorem i członem z niską podłogą (25% długości wozu). Wóz o numerze 417, należący do MPK Poznań, przybył do Łodzi 8 maja, a oficjalnie został zaprezentowany dwa dni później. Przez cały maj kursował na liniach 7, 9A, 12 i 16. Po zakończeniu testów powrócił do Poznania w dniu 6 czerwca.



Historyczny skład wagonów 5N+5ND z początku lat 60. XX w., kursujący w poprzednich sezonach letnich na linii turystycznej „0”, w roku 2012 skierowany został na najbardziej malowniczą trasę tramwajową w Polsce z Łodzi do Lutomierska. Od 1 lipca do 23 września tramwaj ten kursował jako jedna z brygad linii 43, na której czekało mnóstwo atrakcji turystycznych. Linia turystyczna w nowym wydaniu powstała dzięki współpracy MPK-Łódź, Zarządu Dróg i Transportu oraz Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, którego członkowie stanowili brygadę konduktorską podczas każdego kursu.

2013

Z dniem 1 stycznia 2013 r. wprowadzono elektroniczne legitymacje pracownicze MPK-Łódź. Nowa legitymacja stylistycznie

nawiązuje do elektronicznej migawki w formie karty zbliżeniowej, wydawanej pasażerom kupującym bilety okresowe, z tym, że ta pracownicza zorientowana została pionowo. Informacje o pracowniku oraz uprawnień do przejazdów komunikacją miejską są kodowane tak samo i możliwe do odczytania w biletomatach.

Od stycznia 2013 roku, po odejściu zasłużonego dyrygenta pana Ireneusza Biernackiego, na czele Orkiestry Dętej MPK-Łódź, stanął młody, obiecujący dyrygent – Adrian Walkiewicz. Nie było to jednak jego pierwsze spotkanie z tym zespołem. Swoją przygodę z naszą orkiestrą rozpoczął bowiem wcześniej, w 2007 roku, grając w niej na trąbce.

Na początku 2013 roku zapadła decyzja o powołaniu nowej komórki – Działu Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Do zakresu jego zadań należało, oprócz organizacji wszelkiego rodzaju szkoleń, także organizacja praktyk i staży oraz rekrutacja na niemal wszystkie stanowiska w Spółce.

W wyniku przeprowadzki części Działu Obsługi Klienta z pomieszczeń w kamienicy przy ul. Narutowicza 77 dawna recepcja główna w budynku Tramwajowa 6 stała się z dniem 1 lipca 2013 r. salą sprzedaży. Przy okrągłym blacie portierskim zaaranżowano cztery stanowiska kasowe, gdzie można uiścić opłatę dodatkową za przejazd bez biletu (okienko nr 1) lub nabyć bilety jednorazowe i miesięczne (okienka 2-4). W przybudówce, wcześniej zajmowaną przez bank przyjmowane są odwołania i skargi.



W ramach obchodów Urodzin Miasta Łodzi zorganizowanych w dniach 27-28 lipca 2013 r. po raz pierwszy można było zwiedzić teren zajezdni Brus i zobaczyć ponad 20 zgromadzonych tam pojazdów historycznych – zabytki należące do Spółki MPK-Łódź, jak i do Klubu Miłośników Starych Tramwajów, czy prywatnych kolekcjonerów. Tym samym Zajezdnia Muzealna Brus rozpoczęła swoją działalność, prowadzoną dzięki zaangażowaniu wolontariuszy – członków KMST.

W dniach 6-7 listopada 2013 r. w Łodzi, wspólnie z Izłą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie, MPK-Łódź zorganizowało Komisję Autobusową. Spotkanie połączone zostało z obchodami 115-lecia istnienia komunikacji miejskiej w Łodzi. Tematem przewodnim Komisji były „Silniki EURO 6 w autobusach miejskich”. Do Łodzi

przyjechało ponad 100 osób – przedstawiciele zarządów i przedsiębiorstw komunikacyjnych z całej Polski, producenci pojazdów oraz dostawcy wyposażenia i pracownicy naukowcy.

W grudniu, z inicjatywy prowadzących pojazdy MPK-Łódź, odbyła się pierwsza edycja akcji „Mikołaje wożą łodzian”. Dla uprzyjemnienia sobie służby w dni świąteczne, motorniczowie, kierowcy autobusów i kierowcy busów ZPON przyodziewają elementy stroju mikołajowego. Początkowo akcja obejmowała dwa dni – mikołajki i wigilię, w trzeciej edycji rozszerzona została również na 25 i 26 grudnia. Do dziś cieszy się niezmiennym, pozytywnym odbiorem wśród pasażerów.

W 2013 r. nasza Spółka zakupiła w Bielefeld 14 sztuk używanych wozów M8C z 1982 r. Początkowo kursowały na tymczasowej linii Z w relacji Chocianowice-IKEA – Kurczaki. Już w październiku 2013 r., kiedy to w związku z zamknięciem na czas remontu znacznej części Trasy W-Z uruchomiono tymczasową linię Z1 w relacji Chojny – Kilińskiego/Tuwima, wykorzystano ich główny atut – dwukierunkowość. Dzięki zainstalowanemu tzw. rozjazdowi nakładkowemu wagony po prostu zmieniały kierunek jazdy i wracały ulicą Kilińskiego.



2014

Po dramatycznym i haniebnym dla naszej Spółki wydarzeniu, kiedy to 6 stycznia 2014 r. pijany motorniczy potrącił na ul. Piotrkowskiej trzy kobiety, dostrzeżono konieczność systematycznych kontroli prowadzących. Rozpoczęła się seria szkoleń dla dyspozytorów i przełożonych edukująca jak rozpoznać zagrożenie. W takiej atmosferze z dniem 1 kwietnia 2014 r. przyjęto na etat pierwszego psychologa. Rozpoczęły się konsultacje psychologiczne dla pracowników, którzy nie radzą sobie z problemami, także w zajezdniach albo „w terenie” – podczas wypadków i kolizji z udziałem tramwajów i autobusów. Ponadto wszystkie rekrutacje na stanowiska związane z obsługą pasażera lub klienta odbywały się już z udziałem psychologa.

Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych, świadczący usługi przewozowe dla niepełnosprawnych mieszkańców Gminy Łódź, wzbogacił się w sierpniu o trzy nowe pojazdy w pełni przystosowane do przewo-

zu osób niepełnosprawnych – Fiaty Ducato, umożliwiające przewóz 8 osób (nie licząc kierowcy).



Na terenie obiektu przy ul. Tramwajowej 6 w dniu 13 listopada 2014 r. zaprezentowano oficjalnie pierwsze dwa wozy – przegubowy i krótki – Mercedes Benz 628 Conecto (Euro 6). Do końca roku do MPK-Łódź trafiło 25 pojazdów przegubowych i 15 jednoczłonowych, w kolejnym roku doszły jeszcze dwie „solówki”. Okres wynajmu, a tym samym eksploatacji w Spółce, zakończył się na początku 2023 r.

Prawdziwą rewolucją w sprzedaży biletów było zainstalowanie od sierpnia do grudnia 2014 r. 553 sztuk biletomatów BM-102, wyprodukowanych przez polską firmę Mera Serwis SGL. Tym samym biletomaty zagościły w każdym pojeździe (składzie) wyruszającym z zajezdni do miasta. Łatwą obsługą automatu umożliwiał ekran dotykowy. Płatności można dokonywać za pomocą wszystkich kart bankowych – zarówno tradycyjnych stykowych jak i bezstykowych, również za pomocą aplikacji w telefonie.

2015

Staniem Klubu Miłośników Starych Tramwajów rok 2015 został ogłoszony w Łodzi Rokiem Juliusza Kunitzera. 110-lecie śmierci było okazją do wyprostowania historii i przywrócenia dobrego imienia „ojca” łódzkich tramwajów, który zginął w 1905 r. w zamachu przeprowadzonym przez dwóch członków Polskiej Partii Socjalistycznej – Adolfa Szulca i Stefana Jędrasa – w... tramwaju na ul. Piotrkowskiej przy ul. Nawrot.

Wraz z początkiem marca 2015 r. na ulicach Łodzi pojawiło się 10 nowych biletomatów stacjonarnych BS-205, a w kolejnych dwóch latach doszło 11 tych urządzeń. Dzięki biletomatom pasażerowie przez 24 godziny na dobę mogą kupować bilety lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi, bilety okresowe łódzkie, bilety ze specjalnych ofert taryfowych (WB A, WBtP i WBtZ) oraz bilety pabianickie, zgierskie i strefowe ŁKA. Automaty obsługują płatności bezgotówkowe kartami płatniczymi stykowymi i zbliżeniowymi oraz banknotami i monetami.

W Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego przy ul. Smutnej zorganizowano w dniu 20 czerwca 2015 r. finał pierwszego Konkursu na najlepszego kierowcę autobusu

MPK-Łódź. Zadania odbywały się także na ul. Telefonicznej, którą prowadził przejazd podczas jednej z dyscyplin. Do rywalizacji zaproszono piętnastu uczestników, którzy uzyskali najlepsze wyniki podczas części teoretycznej. Zmagania objęły m.in. manewry 12-metrowym autobusem, pierwszą pomoc, pomoc pasażerowi niesłyszącemu i inne ciekawe zadania „z życia wzięte”.

18 września 2015 roku po raz ostatni na trasę wyjechał Ikarus 280 – wóz o numerze 1553 obsługiwał dziewiątą brygadę linii 99A. Kurs z zajezdni przy ul. Limanowskiego rozpoczął w blasku fleszy, bowiem to epokowe wydarzenie przyciągnęło wielu dziennikarzy i miłośników komunikacji. Na drugi dzień pojazd ten wziął udział w uroczystym, pożegnalnym przejeździe, który odbył się w towarzystwie Ikarusów z prywatnej kolekcji „Czerwony Ikarus”.



W dniach 28-30 października 2015 roku w Ożarowie Mazowieckim i Warszawie odbywał się VI Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Wzięło w nim udział 60 kierowców reprezentujących 25 miast w Polsce. Naszą Spółkę w zawodach reprezentowało 5 kierowców wyłonionych w odbywającym się w czerwcu konkursie na najlepszego kierowcę MPK-Łódź. Trzech z nich znalazło się w ścisłej czołówce, zajmując 1., 2. i 4. miejsce.



Uroczysta prezentacja nowych autobusów Solaris Urbino odbyła się na terenie zajezdni Nowe Sady w dniu 3 grudnia 2015 roku, po jej zakończeniu pierwsze nowe wozy wyruszyły na trasy. Każda z zajezdni dostała po 10 szt. jednostek krótkich i po 10 szt. przegubowych, w sumie do Spółki trafiło 40 autobusów, których silniki spełniają restrykcyjną normę emisji spalin Euro 6. Podpisana umowa zakładała nie tylko wynajem Solarisów Urbino na okres 10 lat, ale także pełen pakiet serwisowy i utrzymania autobusów.

W 2013 roku MPK-Łódź podjęło starania o pozyskanie środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 i z nich właśnie sfinansowało

zakup 22 niskopodłogowych tramwajów do obsługi Trasy W-Z, czyli linii 10, łączącej Retkinę z Olechowem. 23 grudnia 2015 r. trzy pierwsze Pesy 122NaL „Swing” wyruszyły na trasę – uroczysta inauguracja odbyła się na wybudowanym dopiero co monumentalnym przystanku Piotrkowska Centrum, zwanym „przesiadkowym” lub „stacją jednorożców”.



2016

W styczniu 2016 r. zajezdnia Telefoniczna wzbogaciła się o własną tokarnię podtorową, przeznaczoną do regeneracji profili jezdnych kół biegowych bez demontażu z pojazdu. Konstrukcja obrabiarki firmy PPW KOLTECH Sp. z o.o. umożliwia toczenie kół wszystkich typów wagonów eksploatowanych w MPK-Łódź, a wykonuje się je profilaktycznie dla każdego wozu co 60 000 km, czyli raz na rok.

Dział BHP wspólnie z Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie zorganizował w dniach 2-3 czerwca 2016 r. w Łodzi posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Higieny Pracy IGKM. Do Łodzi przyjechali przedstawiciele miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych i zarządów transportu z całej Polski. Celem Komisji było omówienie oraz wymiana doświadczeń, a także poznanie dobrych praktyk w zakresie zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy pracownikom zatrudnionym w komunikacji miejskiej. Wśród prelegentów znaleźli się naukowcy, specjaliści komunikacji miejskiej, przedstawiciele Okręgowego Inspektoratu Pracy w Łodzi oraz Centralnego Instytutu Ochrony Pracy- PIB.

W dniach 14-16 września 2016 r. MPK-Łódź było gospodarzem II Ogólnopolskiego Konkursu na najlepszego motorniczego, organizowanego przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Do rywalizacji przystąpiło 29 motorniczych reprezentujących Warszawę, Kraków, Poznań, Wrocław, Częstochowę, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Szczecin oraz oczywiście Łódź. Dwa dni konkursu obfitowały w szereg konkurencji i zadań (teoretycznych i praktycznych), z którymi mierzyli się uczestnicy. Pierwsze miejsce zdobył reprezentant MPK-Łódź.

Jesienią system sterowania zwrótnicami VETRA osiągnął „zdolność bojową”, co oznaczało, że „wajchowanie” na trasie odeszło do lamusa. VETRA jest dwukierunkowym

systemem komunikacji pomiędzy tramwajami a urządzeniami torowymi. W każdym wagonie zainstalowano terminal z klawiaturą oraz antenę. Anteny znalazły się również w torowiskach przed rozjazdami, połączone są z napędami zwrótnic i systemem sterowania ruchem. Przed rozpoczęciem kursu motorniczy wprowadza do urządzenia odpowiedni kod, odpowiadający trasie danej linii. Wówczas zwrótnice na szlaku przestawiają się automatycznie, adekwatnie do obranej przez dany tramwaj trasy.



W drugiej połowie 2016 r. rozpoczęto wymianę starych kiosków Omikom pełniących funkcje punktów socjalnych na nowe, estetyczne konstrukcje składające się z dwóch połączonych standardowych kontenerów typu budowlanego, o całkowitej powierzchni ok. 29 m². Tym samym z końcem roku było już wymienionych osiem punktów socjalnych na pętlach autobusowych Rzgowska/Dachowa, Karpacza/Paderewskiego, Kusocińskiego, Świtezianki, Janów/Hetmańska, 11 Listopada i tramwajowych – Dąbrowa i Strykowska.

2017

Od stycznia 2017 roku przy Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź działa Akademia Miejskiego Podróżnika. Jest to zmodyfikowana i rozbudowana o nowe zagadnienia Akademia Kulturalnego Pasażera.



Akademia zyskała nową szatę graficzną oraz nowy program dostosowany do poszczególnych grup wiekowych: przed-szkolaków w wieku 5-6 lat oraz uczniów klas I-IV szkół podstawowych.



Nad ranem 12 kwietnia 2017 r. do Zakładu Techniki przywieziony został wagon tramwajowy NF6D z Bochum – dwukierunkowy wóz o długości ok. 28 m i z 70-proc.

udziałem niskiej podłogi. Prace mające na celu dostosowanie NF6D do warunków łódzkich objęły m.in. dostosowanie obwodów elektrycznych, wymianę sprzęgów, montaż kasowników i autokomputerów.

Od 16 września 2017 roku MPK-Łódź we współpracy z Mennicą Polską i Mastercard wprowadziło innowacyjny sposób płatności za przejazdy – wyłącznie za przejechane przystanki. W 21 nowych pesach, kursujących na linii 10 (oba warianty), zainstalowano 130 nowoczesnych, wyposażonych w wyświetlacze LCD kasowników, pełniących jednocześnie funkcję terminali płatniczych.

Prowadzący MPK-Łódź został najlepszym kierowcą autobusu komunikacji miejskiej w Polsce. Konkurs zorganizowany został przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej i przedsiębiorstwo Komunikacja Miejska Płock Sp. z o.o. O tytuł ten w dniach 19-20 października 2017 r. walczyli w Płocku 61 prowadzących z całego kraju.

2018

Nad ranem w dniu 22 stycznia 2018 r. do Łodzi trafiła pierwsza Pesa 122NaL z nowej, liczącej 12 sztuk, serii. Po sprawnym rozładunku, „Swing”, oznaczony numerem bocznym 1881, trafił do swojej zajezdni – ET-1. Pierwszy wóz z nowej dostawy zadebiutował na linii 14 w dniu 20 marca, a dwunasty – 10 grudnia. Nowa seria niewiele różni się od poprzedniej (z 2015 r.), m.in. zwiększono ilość siedzeń dla pasażerów (z 40 do 50) oraz zainstalowano oświetlenie peronu przystankowego (silne lampy nad drzwiami). Projekt dofinansowywano z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 „NISKOEMISYJNY TRANSPORT W ŁODZI”.

O tym, jak w ciągu ostatnich 25 lat zmieniała się komunikacja miejska w Łodzi, większość z nas doskonale wie. Lecz o tym, jak wyglądać może za kolejne ćwierć wieku, rozważają nieliczni. I to właśnie oni odpowiedzieli na nasz apel i w Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź zdeponowali swoje wizje przyszłości w „kapsule czasu”. Uroczyste zamknięcie kapsuły czasu odbyło się w Muzeum w dniu 13 lutego 2018 roku, jako wydarzenie uświetniające obchody 25-lecia Spółki.



W piątek 9 marca 2018 r. rano do zajezdni Telefoniczna trafił niezwykle wóz – sprowadzony z Helsinek wóz typu GT8N. Jego przeznaczenie oraz wyposażenie dostosowa-

ne są do funkcji, jaką tam pełnił i pełnić będzie również u nas – wozu promocyjno-imprezowego. Wóz cechuje się odpowiednio zaaranżowanymi siedziskami, zmieniającym kolor oświetleniem wnętrza czy ekranami LCD. Z zewnątrz pokryty jest opalizującą folią.

W sobotę 22 września 2018 r. łódzcy kierowcy brali udział w pierwszych europejskich zawodach kierowców autobusów w Berlinie (Bus-EM European Busdriver Championship). W zawodach wzięło udział 21 drużyn z 15 krajów. Łódzkiej reprezentacji udało się zająć drużynowo 3. miejsce. Na drugim miejscu uplasowała się Moskwa, a na pierwszym Stuttgart. W kategorii indywidualnej zwyciężył kierowca MPK-Łódź!

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników, dbając o poprawę komfortu ich pracy, a także o wizerunek firmy, zdecydowano o zmianie w dotychczasowym wyglądzie zewnętrznym w grupach pracowników uposażonych w odzież służbową (w tym m.in. prowadzących pojazdy). Kolekcja nowych ubiorów służbowych dla MPK-Łódź opracowana przez łódzką Telimenę obejmuje zestawy odzieży w 3 grupach: odzież specjalistyczna, strój formalny i strój nieformalny (casual). Nową odzież zaczęto wprowadzać pod koniec roku 2018.



W sali konferencyjnej łódzkiego Hotelu Ambasador Premium w dniach 6-7 grudnia 2018 r. odbyły się obrady Komisji Taboru Tramwajowego Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, na które przybyło 130 uczestników z całej Polski. Takie spotkania są okazją do prezentacji osiągnięć oraz strategii w dziedzinie komunikacji tramwajowej, z której chętnie korzystają przedstawiciele spółek transportowych, producenci taboru oraz wytwórcy podzespołów.

Zwieńczeniem i podsumowaniem roku jubileuszowego była uroczysta gala, która odbyła się 6 grudnia 2018 r. Wzięły w niej udział władze miasta, zaprzyjaźnione przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, partnerzy, pracownicy oraz emeryci naszej Spółki. Uroczystość uświetnił koncert Zespołu The Bootels wraz z Orkiestrą Dętą MPK-Łódź w Teatrze Wielkim. Ukoronowaniem obchodów 120-lecia komunikacji miejskiej w Łodzi była parada tramwajów, która odbyła się w niedzielę 16 grudnia 2018 r. Wzięło w niej udział aż 15 tramwajów (18 wagonów)!

Począwszy od wynagrodzenia za miesiąc grudzień 2018 roku, indywidualne informacje dla pracowników o wysokości i składnikach wypłaconego im wynagrodzenia, tzw. „paski”, stały się dostępne wyłącznie w wersji elektronicznej w formacie pdf w „Portalu osobistym dla pracowników MPK-Łódź Spółka z o.o.”. Tym samym papierowe „paski” trafiły do lamusa.

2019



Uroczysta prezentacja nowych autobusów Isuzu NovoCiti Life odbyła się w dniu 4 lutego 2019 r., a jeden z wozów został zaprezentowany również przed Urzędem Miasta Łodzi. Isuzu zadebiutowało na ulicach Łodzi już w dniu prezentacji – z zajezdni Limanowskiego wyjechało na linię 84. 24 autobusy zostały rozdzielone po równo pomiędzy zajezdniami, a umowa przewidywała możliwość dokupienia jeszcze 18 szt. z czego skorzystano, tym samym w czerwcu 2020 r., również po równo obdzielając obie zajezdnie MPK-Łódź.



Po roku prac budowlanych uroczystie przekazano do eksploatacji nową halę przeglądowo-remontową w zajezdni Telefoniczna. W dniu 28 lutego 2019 r. Swing z najnowszej dostawy oficjalnie „przeciął” wstęgę w takt przeboju zespołu Europe, granego przez Orkiestrę Dętą MPK-Łódź. W hali powstało pięć torów przeglądowo-naprawczych ze stanowiskami do obsługi tramwajów niskopodłogowych w zakresie części konstrukcyjnych, mechanicznych, elektrycznych oraz z wydzielonymi stanowiskami do drobnych napraw blacharsko-lakierniczych. Na każdym torze można serwisować jednocześnie dwa pojazdy. Koszt budowy hali wyniósł ok. 10,5 mln zł netto. Inwestycja współfinansowana była ze środków Unii Europejskiej w wysokości 74 proc. jej wartości, podobnie jak zakup 12 nowych tramwajów typu „PESA SWING” z pakietem eksploatacyjno-naprawczym oraz ze specjalistycznym wyposażeniem

obsługowym, w skład którego wchodzi między innymi żuraw ratowniczy, wózek widłowy o udźwigu 5 ton czy mobilne urządzenie do napełniania piasecznic.

Po wielomiesięcznych przygotowaniach, z dniem 1 marca 2019 r. w wewnętrznych strukturach organizacyjnych każdego zakładu eksploatacji autobusów i tramwajów wyodrębniono nowe jednostki organizacyjne – sekcje: serwisu, ruchu oraz gospodarki materiałowej i infrastruktury. Wprowadzone zmiany zalegalizowały podział zadań, który w zajezdniach nieformalnie funkcjonował od dłuższego czasu. Ponadto zmiana ta pozwoliła na podniesienie rangi osób zarządzających setkami pracowników, tylomaż pojazdami czy wielomilionową infrastrukturą.

W drugim kwartale 2019 r. wdrożono Kodeks Etyki MPK-Łódź Spółka z o.o. – dokument stworzony przy istotnym udziale pracowników przedsiębiorstwa, wyrażającym swoje opinie w kwestii wartości przez nich wyznawanych. Zbiór zasad wymienia wartości wspólne dla pracowników Spółki, porządkuje je i ogranicza możliwości dowolnej ich interpretacji. Kodeks powstał po to, aby zhierarchizowane wartości były tym, co łączy wszystkich zatrudnionych w MPK-Łódź.

12 czerwca 2019 r. w siedzibie Spółki odbyła się konferencja pn. „Zdrowe i bezpieczne miejsce pracy – substancje niebezpieczne pod kontrolą”. Spotkanie zostało zorganizowane w ramach europejskiej kampanii informacyjnej prowadzonej przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy. Współorganizatorem konferencji było Stowarzyszenie Pracowników Służb Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w Łodzi.

Z dniem 1 lipca 2019 r. utworzony został Dział Infrastruktury Przystankowej. Zatrudnienie znalazło w nim 40 pracowników na stanowisku robotnik utrzymania infrastruktury, podzielonych organizacyjnie na trzy grupy odpowiedzialne za następujące zadania: utrzymanie czystości na przystankach, wywieszanie rozkładów jazdy i oznakowania przystanków oraz naprawa i konserwacja przystanków. Do tej pory prace te wykonywali jako sekcja w Zakładzie Torów i Sieci

Pierwsze Solarisy IV generacji wyjechały na ulice Łodzi 16 lipca 2019 r. 46 nowych, niskopodłogowych i klimatyzowanych autobusów Solaris Urbino zasililo tabor MPK-Łódź: nowe jednostki trafiły zarówno do zajezdni Nowe Sady, jak i do zajezdni Limanowskiego. Pierwsza z nich zyskała 20 przegubowych autobusów i 14 autobusów solo, a druga 12 autobusów solo. Wszystkie autobusy są w 100 proc. niskopodłogowe, wyposażone w automaty biletowe i klimatyzację. Nowością są panele fotowoltaiczne zamontowane w ramach testów na dachach 20 autobusów.

Zakład Torów i Sieci MPK-Łódź wyprodukował w trzecim kwartale 2019 r. pięć rozjazdów dla Lwowa. Zostały one zainstalowane w ramach remontu pętli tramwajowej przy ul. Czerniowieckiej, tuż obok Dworca Głównego. Ekipa pracowników Zakładu pojawiła się na placu budowy jako gwarant prawidłowego montażu.

Nowa hala serwisowa wraz z częścią administracyjno-socjalną oraz okręgową stacją kontroli pojazdów w zajezdni Limanowskiego została ukończona: 13 listopada 2019 r. dokonano jej uroczystego otwarcia. Hala serwisowa posiada 25 stanowisk do obsługi autobusów, gdzie serwisować można 200 pojazdów. W budynku znalazły się również myjnia, warsztaty, magazyny i stacja kontroli pojazdów. Z halą sąsiaduje część administracyjno-socjalna zajezdni, w której oprócz biur są m.in. dyspozytornia, pomieszczenia socjalne dla 500 kierowców (maksymalnie 60 pracowników na godzinę) oraz 130 mechaników (maksymalnie 40 pracowników na zmianę). Budynek ma dwie kondygnacje, a jego powierzchnia użytkowa to ok. 7 557 m². Budowa, która rozpoczęła się w czerwcu 2018 r., w praktyce oznaczała całkowitą rewolucję w obiekcie, który cały czas musiał funkcjonować.

2020



Zakład Torów i Sieci MPK-Łódź wzbogacił się o nowy pojazd techniczny – wóz tramwajowy typu 805N 2D-T nr 93338 „wagon pomiarowy” na bazie 805Na. Jego pierwsze jazdy próbne odbyły się w nocy z 7 na 8 stycznia 2020 r., a wóz trafił na do siedziby Zakładu przy ul. Dąbrowskiego w nocy z 4 na 5 lutego. Pojazd powstał dzięki współpracy specjalistów z Działu Technicznego oraz Zakładu Techniki. Wyposażony został w pięć podstawowych układów pomiarowych: do pomiaru pętli zwarcia, pomiaru współpracy pantografu z siecią jezdnią, wysokości zawieszenia sieci jezdnej, monitorowania systemu pracy zwrótnic VETRA, oraz rejestrator napięcia trakcyjnego.

W dniu 11 marca 2020 r. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) ogłosiła stan pandemii, dwa dni później ogłoszono stan zagrożenia epidemicznego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. wprowadzono w kraju stan epidemii. Bez wątpienia, pandemia zmieniła nasze życie, a jej społeczno-gospodarcze skutki

trudno porównać do jakichkolwiek wydarzeń w dziejach. Rzecz jasna, sytuacja w kraju i na świecie odbiła się na łódzkiej komunikacji miejskiej. Ulice Łodzi i wnętrza pojazdów stopniowo pustoszały – w marcu 2020 r. liczba pasażerów poza szczytem zmalała o 80%, a sprzedaż biletów spadła pod koniec tego miesiąca do poziomu 20%. Do poziomu 95% wzrosła za to wówczas punktualność przyjazdów, co jest potwierdzeniem tego, iż w dużej mierze jest uzależniona od natężenia ruchu ulicznego i zdarzeń drogowych.



Już pod koniec lutego zarządzono dezynfekcję wnętrza pojazdów MPK-Łódź, w kolejnym miesiącu natomiast wprowadzono odpowiednio oznakowane specjalne strefy wydzielone (od 12 marca), prowadzącym wydano 3000 szt. opakowań środka dezynfekującego do rąk (od 13 marca), zmieniono rozkłady na sobotnie i w wydłużonymi porannymi i popołudniowymi szczytami komunikacyjnymi (od 17 marca), drastycznie ograniczono liczbę pasażerów w pojazdach zgodnie z obostrzeniami wprowadzonymi przez Radę Ministrów (od 25 marca) – w standardowym wagonie typu 805Na podróżować mogło jedynie 10 pasażerów!

W dniu 3 kwietnia 2020 roku istniejąca od 1986 roku podstacja trakcyjna „Telefoniczna”, zlokalizowana na terenie Zakładu Eksploatacji Tramwajów nr 1, po ponad 34 latach nieprzerwanej eksploatacji została trwale wyłączona, a następnie w dniu 16 kwietnia zlikwidowana. Zastąpiła ją wybudowana od podstaw nowa podstacja trakcyjna. Wraz z dostawami do zajezdni Telefoniczna nowoczesnych tramwajów typu Pesa Swing w 2018 r. rozpoczęto budowę nowej hali dla potrzeb eksploatacji nowego taboru oraz budowę nowej podstacji trakcyjnej wraz z układem zasilania sieci jezdnej na terenie zakładu ET-1. Oddana w kwietniu 2020 r. nowa podstacja trakcyjna o mocy trakcyjnej 6,4MVA całkowicie zastąpiła dotychczas eksploatowaną starą podstację o mocy 4,8 MVA.

W październiku 2020 r. zakończył się ostatni etap przebudowy zajezdni przy ul. Limanowskiego – do użytku przekazano nową siedzibę Zakładu Przewozu Osób Niepełnosprawnych, który dotychczas zajmował pomieszczenia przy ul. Tramwajowej. Do dyspozycji Zakładu oddano budynek administracyjno-biurowy z wygodną dyspozytornią, pokojem konferencyjnym i dużą szatnią. W technicznej części budynku znalazł się garaż i dwustanowiskowa myjnia, a wzniesiona obok wiata pomieścić może 28 busów. Na teren prowadzi osobny wjazd od ul. Grunwaldzkiej.

W nocy z 26 na 27 listopada 2020 r. dostarczono do Łodzi dwa ostatnie wagony typu NF6D z Bochum. Tym samym dostawa 36 używanych jednostek została skompletowana.

Z dniem 24 grudnia 2020 r. powstał Ośrodek Szkolenia Kierowców MPK-Łódź, uruchomiony w ramach działań Działu Szkoleń i Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Do maja 2023 r. odbyło się 9 edycji kursu, podczas których przeszkolono 148 osób (w tym 21 kobiet).

2021

Pierwszy kurs na kierowcę autobusu, zorganizowany przez OSK MPK-Łódź rozpoczął się 5 maja 2021 r. a zakończył się 27 czerwca 2021 r. W kursie wzięło udział siedem osób, niemal wszystkie z nich miały kat. C. Pozwoliło to skrócić czas przeznaczony na jazdy autobusem z 60 do 40 godzin. Kurs różnił się od dotychczasowych szkoleń nie tylko tym, że zajęcia prowadzili instruktorzy MPK-Łódź, ale również tym, że kursanci ćwiczyli na autobusie miejskim, a nie turystycznym. To ułatwiło przygotowanie do przyszłego zawodu.



Zgodnie z tradycją, również i w sezonie 2021 uruchomiono turystyczną linię tramwajową – już po raz dziewiętnasty. Wielką nowością był natomiast fakt uruchomienia turystycznej linii autobusowej „100”. Od 3 lipca 2021 r. w każdy weekend do końca sierpnia w sentymentalną podróż można było się zabrać zabytkowym autobusem, do końca września – tramwajem! Wszystko w ramach projektu Łódzkie Linie Turystyczne, organizowanego wspólnie z Klubem Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, Zarządem Dróg i Transportu oraz „Czerwonym Ikarusem”.

W dniach 21-24 września w Gdańsku odbyły się 14. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2021. MPK-Łódź zaprezentowało podczas nich wielozadaniowy wagon techniczny. Wóz został zaprezentowany w wersji „letniej”, czyli z zainstalowanym na dachu podestem do prac sieciowych. Specjalny, dodatkowy „zimowy” pantograf, wyposażony w rolkę do smarowania sieci trakcyjnej preparatem odladzającym, umieszczono obok wagonu, aby każdy zainteresowany mógł się zapoznać z jego budową. Pług został zgłoszony do Konkursu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej o nagrodę im. Prof. Jana Podolskiego i zdobył ją w kategorii „Tabor szynowy dla komunikacji miejskiej”. W jego zaprojektowanie i budowę zaangażowani byli specjaliści z Działu Technicznego i Zakładu Techniki

MPK-Łódź, a ponieważ wóz ma służyć sieciowcom, w proces projektowy włączyli się również pracownicy Zakładu Torów i Sieci.



Na początku października MPK-Łódź otrzymało nagrodę Ekostrateg 2021. Podczas uroczystej gali Polskiego Kongresu Przedsiębiorczości zostaliśmy wyróżnieni za wprowadzanie i promowanie ekologicznych rozwiązań. „Ekostrateg” to ogólnopolski program gospodarczy, skierowany do firm z sektora energetycznego oraz instytucji publicznych. Pomysłodawcą programu jest Polska Agencja Przedsiębiorczości. Program ma na celu nagrodzenie tych firm oraz instytucji, które cechuje dbałość o środowisko naturalne, również podczas szukania innowacyjnych rozwiązań dla gospodarki.

W październiku 2021 r. dobiegła końca budowa monumentalnej, 243-metrowej wiaty dla autobusów elektrycznych oraz stacji transformatorowej na terenie zajezdni autobusowej EA-1. Inwestycje te są składowymi szerszego projektu pn. „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi” dofinansowanego ze środków unijnych, mającym na celu podjęcie działań zmierzających do redukcji zużycia energii, zwiększenia wykorzystywania źródeł odnawialnych oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Pierwszych 10 spośród 51 zamówionych Solarisów Urbino 18 czwartej generacji pojawiło się w naszych zajezdniach 22 listopada 2021 r. Zostały rozdzielone po równo do EA-1 i EA-2. Autobusy te wyjechały na trasy w dniu 23 grudnia 2021 r. Do zajezdni Limanowskiego trafiły tylko autobusy przegubowe – 13 Solarisów Urbino 18. Z kolei do zajezdni Nowe Sady dostarczono 9 autobusów przegubowych oraz 29 autobusów hybrydowych o długości 12 m. Podczas hamowania system mild hybrid generuje i magazynuje energię, a podczas przyspieszania autobusu wspomaga pracę silnika spalinowego, co umożliwia oszczędności w zużyciu paliwa. Pierwsze pięć hybrydowych autobusów wyjechało na trasy linii 55, 91, 80 i 94 w dniu 18 stycznia 2022 r.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony osób zgłaszających przypadki naruszenia prawa Unii nałożyła na podmioty sektora publicznego i prywatnego, a więc również na naszą Spółkę, obowiązek ustanowienia kanałów i pro-

cedur na potrzeby dokonywania zgłoszeń wewnętrznych i podejmowania działań następczych. Od 8 grudnia 2021 r. możliwe jest jawne, poufne lub anonimowe zgłaszanie wniosków (innowacji lub optymalizacji) oraz naruszeń (prawa lub kodeksu etyki MPK-Łódź Spółka z o.o.), incydentów (BHP, RODO, epidemiczne, środowiskowe lub cyberbezpieczeństwa) lub problemów (wewnętrznych lub zewnętrznych).

W połowie grudnia 2021 r. na pierwsze jazdy próbne wyjechał wagon-szlifierka, najnowsze dzieło specjalistów z Zakładu Techniki i Działu Technicznego. Na co dzień pojazd służyć będzie w Zakładzie Torów i Sieci. Wagon 805Na – szlifierka do szyn powstał z wykorzystaniem liniowego wagonu 805Na ze zmodernizowanym napędem (silniki prądu przemiennego). Zaprojektowany został do szlifowania nierówności szyn w układach torowych i usuwania falistego zużycia główki szyny. Drugi wózek wagonu został przeprojektowany: w miejsce istniejących hamulców szynowych zostały zamontowane dwa zespoły ściernic.

Pod koniec roku 2021 rozpoczęły się intensywne przygotowania do modernizacji zajezdni Chocianowice. W pierwszej kolejności opustoszał plac magazynowy, na którym Zakład Torów i Sieci składował m.in. podkłady, tłuścielnice czy słupy trakcyjne. W grudniu 2021 r. wykonawca prac – firma Budimex – wygrodził część terenu zajezdni (od strony rzeki Ner) i rozpoczął pierwsze prace przygotowawcze, polegające na porządkowaniu parkingu i okolic podstacji. 15 grudnia 2021 r. rozpoczęto prace wyburzeniowe w hali warsztatowej (kanał 8), polegające m.in. na likwidacji dachów i posadzki betonowej. Z kolei z dniem 4 lutego 2022 r. wyłączona została z eksploatacji hala z torami 5, 6 i 7.

2022

Po raz pierwszy w historii komunikacji miejskiej w Łodzi w naszej zajezdni pojawił się autobus elektryczny. W dniu 4 lutego 2022 r. na teren zajezdni przy ul. Limanowskiego wjechał wóz Volvo 7900 electric. „Elektryk” przyjechał do Łodzi na razie na testy. Dostawa 17 pojazdów tego typu rozpoczęła się jeszcze przed końcem lutego. W poniedziałek 14 marca 2022 r., tuż po godz. 10, pierwszy z nich – 1202 – wyjechał na linię 87.



Dostawy nowych autobusów pozwoliły na likwidację starszych modeli. W dniu 15 lute-

go 2022 r. po raz ostatni kursowały liniowo Mercedesy O345G Conecto. To niepozorne wydarzenie było kamieniem milowym w dziejach Spółki – był to ostatni dzień kursowania autobusów nie-niskopodłogowych. Od następnego dnia tabor autobusowy MPK-Łódź stał się w 100 procentach niskopodłogowy. Natomiast pożegnanie Jelczy – w uroczystej oprawie – odbyło się w dniu 3 kwietnia 2022 r., kiedy to w pożegnalny kurs udał się ostatni sprawny egzemplarz Jelcza M121MB3 „Mastero” – 2613. Przy bramie zajezdni Nowe Sady zebrało się ponad 100 osób, aby wziąć udział w tym przejeździe. Było to również znaczące wydarzenie dla przedsiębiorstwa – po 59 latach łódzkie MPK zaprzestało eksploatacji pojazdów marki Jelcz.

Kiedy wydawało się, iż w związku z kończącą się pandemią wszystko wróci do normy, 24 lutego 2022 r. Rosja zaatakowała Ukrainę. Wojna za naszą wschodnią granicą spowodowała napływ fali uchodźców, którzy dołączyli do rodaków już wcześniej zatrudnionych w Polsce. Sama agresja spotkała się z reakcją w postaci gestów pomocy, takich jak organizacja transportów dzieci czy zbiórki darów, w które angażowali się pracownicy MPK-Łódź. W geście solidarności z ogarniętą wojną Ukrainą z dniem 9 marca 2022 r. na tramwajach, autobusach, taborze pomocniczym i pojazdach Nadzoru Ruchu pojawiły się flagi Ukrainy i Łodzi.

Z dniem 9 czerwca 2022 r. w Zakładzie Przewozu Osób Niepełnosprawnych pojawiły się 3 nowe pojazdy marki MAN TGE z automatyczną skrzynią biegów. Dzięki temu Zakład dysponował już 23 samochodami, co pozwalało przewozić około 100 tysięcy niepełnosprawnych łódzian rocznie.

W lipcu 2022 r. Dział Techniczny MPK-Łódź wzbogacił się o maszynę do druku trójwymiarowego „Dragon 3D”. Urządzenie posiada przestrzeń roboczą o wymiarach 50cm na 50cm (płyta) na 1 m (wysokość). Po okresie wdrażania i testów wykonywane są jak na razie drobne elementy wyposażenia tramwajów, które albo są już niedostępne w sprzedaży albo bardzo drogie w zakupie.

W obliczu rosnących cen paliw, potrzeby zmniejszenia emisji spalin do atmosfery oraz decyzji na najwyższym szczeblu Spółki o promowaniu ekonomicznej jazdy, Dział Kontrolingu MPK-Łódź opracował projekt nagradzania kierowców autobusów za oszczędną eksploatację z uwzględnieniem linii, typu autobusu oraz kodu dnia. Projekt wdrożono go z dniem 1 lipca 2022 r. i zakładał on m.in., że jeżeli zużycie paliwa, liczone dla danego pracownika wykaże oszczędności co najmniej 5% w sto-sunku do „normy kwartalnej”, kierowca uprawniony będzie, do otrzymania kwartalnej nagrody pieniężnej w wysokości 50% wartości paliwa zaoszczędzonego przez niego w danym kwartale.

Około 170 uczestników wzięło udział w obradach Komisji Zasilania, zorganizowanej przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej we współpracy z MPK-Łódź Spółka z o.o. w dniach 27-28 października 2022 r. Głównym tematem obrad były nowoczesne rozwiązania w elektroenergetyce trakcyjnej, szczególnie istotne w dobie rosnących cen energii elektrycznej. Dzięki działaniom IGKM do ustawy ograniczającej ceny energii elektrycznej udało się wpisać przewoźników, którzy obok szkół czy szpitali są równie istotnymi podmiotami pożytku publicznego. Spotkanie w Łodzi było forum umożliwiającym wymianę doświadczeń pomiędzy przedstawicielami przewoźników i firm dostarczających nowoczesną aparaturę trakcyjną, która pozwala oszczędniej gospodarować zasobami.



Z dniem 4 listopada 2022 r. Dział Nadzoru Ruchu otrzymał nowe samochody pogotowia komunikacyjnego. Dotychczas używane pojazdy Toyota Aygo zostały zastąpione samochodami Dacia Sandero Stepway (8 sztuk) oraz jedną Dacią Duster. Wszystkie występują z tym samym silnikiem 999,00 cm³ o mocy 67 kW (ok. 92 KM).

Pierwszy tramwaj Moderus Gamma LF 06 AC przytransportowany został do Łodzi z oddziału firmy Modertrans w Biskupicach Wielkopolskich 1 grudnia 2022 r. w godzinach nocnych. O godzinie 1:15 na torach wyjazdowych zajezdni Telefoniczna pojawiła się laweta z tym pięcioczęłowym pojazdem, niedługo potem rozpoczęła się procedura rozładunku. Dokładnie o godz. 2:00 tramwaj dotknął łódzkich szyn. Następnie został odholowany przez skład wagonów technicznych do nowej hali ET-1. Niecały tydzień później – 6 grudnia – tramwaj został zaprezentowany podczas oficjalnej konferencji prasowej Zarządu Inwestycji Miejskich w Łodzi (Zamawiający). Pierwsza jazda homologacyjna nowego pojazdu odbyła się w noc 13/14 grudnia 2022 r.



Z dniem 31 grudnia 2022 r. z eksploatacji liniowej w MPK-Łódź wycofane zostały ostatnie dwie jednostki autobusów Volvo 7700 z 2007 r. Wóz o numerze bocznym 1705 wyjechał z zajezdni Limanowskiego na

linię N6/4 o 22:04 w dniu 11 grudnia 2022 r., a zjechał o godz. 2:14 dnia następnego. Natomiast wóz 1701 był ostatnim eksploatowanym liniowo Volvo 7700 – ostatnie kursy odbyły się w dniu 19 grudnia 2022 r. na linii Z6/1 (wyjazd 3:30; zjazd 13:50).

2023

Również trzy miesiące po przybyciu pierwszej Gammy, tramwaje LF 06 AC w dniu 1 marca 2023 r. zadebiutowały na linii 9 (wóz Z399 na brygadzie 7, a Z398 – na 6). Niebawem Moderusy przeszły na linię 18 – z dniem 13 marca (w dni robocze), natomiast od 1 kwietnia obsadzono nimi obydwie brygady nowo uruchomionej linii Z17.



Pierwsze z 52 nowych autobusów Mercedes-Benz 628 B02 Conecto G wyjechały w poniedziałek 3 kwietnia 2023 r. z zajezdni Nowe Sady na linie 69, 72, 76 oraz G. Pojazdy są klimatyzowane, niskopodłogowe i wyposażone w najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa, a dzięki nowoczesnemu i przestronnemu wnętrzu mogą przewozić do 135 pasażerów, w tym 39 na miejscach siedzących. Autobusy wyposażone są w system awaryjnego hamowania, który wykrywa zagrożenie ewentualnej kolizji, zmniejsza prędkość pojazdu bądź hamuje zapobiegając skutkom ewentualnego zderzenia. Dodatkowo zamontowany został system monitorowania martwego pola prawej strony pojazdu – sygnalizujący ewentualną kolizję z przeszkodami stałymi lub ruchomymi podczas jazdy i skrętu w prawo.

opracowanie: Bartosz Stępień
foto: Marek Krymariy, Bartosz Stępień

Prezesa Zarządu MPK-Łódź Spółka z o.o.

Czesław Rydecki	31.08.1992 – 16.01.2003
Paweł Dziwisz	16.01.2003 – 12.09.2003
Krzysztof Wąsowicz	12.09.2003 – 18.02.2010
Stanisław Galia	18.02.2010 – 29.12.2010
Radosław Podogrodzki*	30.12.2010 – 30.01.2012
Zbigniew Papierski	od 30.01.2012

*J) Wiceprezes Zarządu, etat Prezesa Zarządu w tym okresie pozostawał nieobsadzony

MPK-ŁÓDŹ W LICZBACH



106
TRAMWAJÓW
NISKOPÓŁOGOWYCH



21
TRAMWAJÓW
Z CZŁONEM
NISKOPÓŁOGOWYM



90
KLASYCZNYCH WAGONÓW



136
KLASYCZNYCH WAGONÓW
ZE ZMIENIONYM WYGLĄDEM



62
WAGONÓW
ZE ZMODERNIZOWANYM
NAPĘDEM I NOWYM
WYGLĄDEM



213
AUTOBUSÓW
PRZEGUBOWYCH



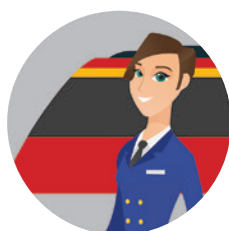
168
AUTOBUSÓW
DWUNASTOMETROWYCH



42
AUTOBUSY
OŚMIOMETRWE



17
AUTOBUSÓW
ELEKTRYCZNYCH



636
MOTORNICZYCH



1052
KIEROWCÓW AUTOBUSÓW