

Dzielnica II

Dąbie - Grzegórzki - Os. Oficerskie - Wesola Wschód



Rada i Zarząd Dzielnicy II Grzegórzki
al. Daszyńskiego 22, 31-534 Kraków
tel.: 12 431 25 00
e-mail: rada@dzielnica2.krakow.pl
strona www: www.dzielnica2.krakow.pl
facebook: Rada Dzielnicy II Grzegórzki

Masz ciekawy materiał?

Wyślij go do nas!

Wszelkie materiały do gazetki dzielnicowej oraz na stronę internetową Rady Dzielnicy II można wysyłać na adres e-mail:

dzielnica2krakow@gmail.com

Redakcja zastrzega sobie prawo do publikowania wybranych artykułów.

Spis treści:

Z działalności Rady Dzielnicy II	2
Zapomniane obiekty Grzegórzek: linia kolejowa do Kocmyrzowa	3
78 rocznica rozstrzelania więźniów na ul. Lubicz	4
Bezpieczeństwo pieszych na drodze (nowe przepisy)	5
Projekt: Ikona – metafizyczny wymiar piękna	9
Dzień Otwarty Magistratu	10
Dzienny Dom Opieki Medycznej w Krakowie	11

Redakcja:

Redaktor naczelny: Małgorzata Ciemięga
Przewodnicząca Rady Dzielnicy II

Skład i Druk: Wydawnictwo „Tiada”

Będzin 42-500 ul. Sielecka 61

Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji tekstów, zmiany tytułów oraz dokonywania innych poprawek w otrzymanych artykułach. Za błędy w nadesłanych tekstach redakcja nie odpowiada.

Nakład: 8.000 egzemplarzy.

Z działalności Rady Dzielnicy II

W dniu 21 kwietnia 2022 roku odbyła się XXXV sesja Rady Dzielnicy II Grzegórzki. W trakcie sesji przyjęto następujące uchwały:

- » w sprawie korekty rozdysonowania środków wydzielonych do dyspozycji Dzielnicy II Grzegórzki na rok 2022,
- » w sprawie podziału środków finansowych na „Obsługę Dzielnic” w 2022 roku,
- » w sprawie wniosku do Prezydenta Miasta Krakowa o pozyskanie na rzecz Gminy Kraków działek ewidencyjnych nr: 455/10, 455/11, 455/12, 455/13, 455/14 obr. 5 Śródmieście.

W dniu 26 maja 2022 roku odbyła się XXXVI sesja Rady Dzielnicy II Grzegórzki, w trakcie której przyjęto następujące uchwały:

- » w sprawie wstępnego rozdysonowania środków wydzielonych do dyspozycji Dzielnicy II Grzegórzki na rok 2023,
- » w sprawie utworzenia przystanku autobusowego przy skrzyżowaniu ul. Brodowicza i ul. Kieleckiej,
- » w sprawie korekty rozdysonowania środków wydzielonych do dyspozycji Dzielnicy II Grzegórzki na rok 2022,
- » w sprawie opinii dla zbycia w trybie bezprzetargowym działek nr 365/8, 368/50 i 368/51 obręb 5 jednostka ewidencyjna Śródmieście,
- » w sprawie opinii do wniosku Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dla wskazanych projektów w IX edycji Budżetu Obywatelskiego (BO.D2.10/22 „Naturalny plac zabaw w rejonie ulicy Dąbskiej”),

- » w sprawie opinii dla zbycia w trybie bezprzetargowym działki nr 503/18 obręb 5 jednostka ewidencyjna Śródmieście,
- » w sprawie opinii do wniosku Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dla wskazanych projektów w IX edycji Budżetu Obywatelskiego (BO.D2.14/22 „100 ławek dla Dzielnicy II Grzegórzki”),
- » w sprawie opinii dotyczącej ustalenia warunków zabudowy dla inwestycji przy ul. Otwinowskiego (znak sprawy: AU-02-3.6730.2.237.2022.MCI),
- » w sprawie opinii do wniosku Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dla wskazanych projektów w IX edycji Budżetu Obywatelskiego (BO.D2.9/22 „Nowe nasadzenia wzdłuż Beliny -Prażmowskiego”),
- » w sprawie opinii do wniosku Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dla wskazanych projektów w IX edycji Budżetu Obywatelskiego (BO.D2.1/22 „Profesjonalna Siłownia w Parku Dąbie”),
- » w sprawie opinii do wniosku Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dla wskazanych projektów w IX edycji Budżetu Obywatelskiego (BO.D2.17/22 „Zazielenimy II Dzielnicę!”).

Pełna wersja uchwał do wglądu na stronie internetowej: www.dzielnica2.krakow.pl, w siedzibie Rady Dzielnicy II Grzegórzki, przy al. Daszyńskiego 22 oraz w Biuletynie Informacyjnym Urzędu Miasta Krakowa: www.bip.krakow.pl. Zachęcam również do odwiedzania profilu na portalu Facebook: @RadaDzielnicyGrzegorzki.

Małgorzata Ciemięga
Przewodnicząca Rady i Zarządu Dzielnicy II Grzegórzki

Zapomniane obiekty Grzegórzek: linia kolejowa do Kocmyrzowa

Wszyscy wiemy, że Kraków jest miastem o wyjątkowo bogatej historii. Z wieloma jej wątkami uczniowie zapoznają się już w szkole. Jest ona na tyle ciekawa, że każdy może znaleźć coś, co wzbudzi jego zainteresowanie. Mogą to być choćby obiekty, z którymi wiąże się ciekawa historia. Obiekty takie możemy znaleźć również w naszej dzielnicy. Nie jest ich może zbyt dużo. Są wśród nich również takie, które kiedyś funkcjonowały, ale dziś już ich nie ma w otaczającej nas przestrzeni. Niektóre z nich nigdy nie były zabawkami. Powstały one w pewnym momencie, ale później jednak przestały być potrzebne i nie było już potrzeby ich funkcjonowania. W związku z tym niektóre z tych obiektów zakończyły swój żywot, a w ich



miejscu powstały inne. Inne z kolei przestały funkcjonować, ale nie zostały zrównane z ziemią. Ślady niektórych można znaleźć do dziś.

Obiektem takim jest nieistniejąca dziś linia kolejowa. Miała długość 19 km i biegła z Krakowa do Kocmyrzowa. Jest trasa przebiegała także przez Grzegórzki. Linia ta powstała w 1899 r. jako nadgraniczny szlak łączący Kraków ze stacją towarową na granicy Austro – Węgier w Kocmyrzowie. W czasie pokoju służyła lokalnemu handlowi przygranicznemu, w czasie wojny natomiast tą linią dokonywane były transporty wojskowe. Ponadto na tej linii od początku prowadzone były pasażerskie.

Dawna linia miała swój początek na krakowskim dworcu głównym. Na odcinku do Wesołej dzieliła tory z główną magistralą prowadzącą na wschód, w kierunku Lwowa. Za wiaduktem w pobliżu dzisiejszej Hali Targowej miała odgałęzienie do położonego nad Wisłą dworca Grzegórzki. W pobliżu dzisiejszej ulicy Podgórskiej znajdowała się tam stacja kolejowa Kraków – Grzegórzki. Linia kolejowa prowadziła dalej

przez obszary przemysłowe Grzegórzek, skąd odchodziło od niej wiele bocznic wiodących do funkcjonujących tam zakładów przemysłowych. Następnie prowadziła przez Dąbie i Wieczystą w kierunku Czyżyn. Na tym odcinku funkcjonowały bocznicę do koszar kawaleryjskich w Rakowicach oraz bocznicę obsługującą lotnisko Rakowice – Czyżyny. Na kolejnych kilometrach linia prowadziła przez małe stacje Bieńczyce, Grębałów i Prusy, a końcowa stacja linii znajdowała się w Kocmyrzowie.



Po zakończeniu I wojny światowej, rozpadzie Austro – Węgier i powstaniu II Rzeczypospolitej, które to wydarzenia zlikwidowały przebiegającą wówczas w Kocmyrzowie granicę międzypaństwową, znaczenie linii spadło. Na jej trasie przestały kursować pociągi towarowe, a osobowe kursowały od tej pory znacznie rzadziej.

Po II wojnie światowej powstała Nowa Huta. Postępująca systematycznie jej rozbudowa i zabudowywanie nowych terenów doprowadziły z czasem do kolizji nowej zabudowy z istniejącą linią kolejową. Na głównej trasie pociągi jeździły zarówno w latach 50 – tych, jak i w latach 60 – tych XX w. i były głównym środkiem transportu do Krakowa mieszkańców tzw. „starej Nowej Huty” Powstawanie nowych linii tramwajowych sprawiło jednak, że pasażerowie z czasem zaczęli jeździć już do centrum Krakowa tramwajem, a nie pociągiem. Wskutek tego w 1954 r. zawieszono kursowanie pociągów w obrębie bocznic wiodącej do stacji Mogiła. Z kolei wraz z uruchomieniem pod koniec lat 60 – tych linii tramwajowej do Wzgórz Krzesławickich pociągi przestały kursować na głównej trasie. W ten sposób linia kolejowa przestała być już potrzebna.

Z chwilą zamknięcia linii rozpoczął się systematyczny demontaż torów kolejowych. Do demontażu pozostawały nie tylko tory głównej linii, lecz także tory bocznic kolejowych prowadzących do zakładów

przemysłowych funkcjonujących na terenie Grzegórzek. Zakres zadań z tym związanych wiązał się także z koniecznością demontażu budynków związanych z funkcjonowaniem linii. Wspomniany demontaż odbywał się nieregularnie, kawałek po kawałku, co ostatecznie poskutkowało tym, że nie wszystkie zostały rozebrane w całości. Wskutek tego na trasie opisywanej linii można spotkać ślady świadczące o jej niedysiejszym istnieniu.



Historia „Kocmyrzówki” jest nieco zapomnianą, ale niezwykle malowniczą kartą w historii kolei w Krakowie i okolicach. Linia ta wyróżniała się niepowtarzalnym urokiem i miłą atmosferą. Teren wspomnianej wcześniej stacji Kraków – Grzegórzki znajdował

się przy ul. Podgórskiej, na obszarze pomiędzy Galerią Kazimierz i funkcjonującymi dziś biurami, a Wisłą. Na dalszej trasie można jeszcze znaleźć ślady wieloletniej historii wspomnianej linii kolejowej. Możemy je znaleźć np. na ul. Grzegórzeckiej, w pobliżu skrzyżowania z ul. Fabryczną, blisko funkcjonującego dziś placu zabaw. Spoglądając na jezdnię widać dobrze, że nawierzchnia asfaltowa nie przykryła jeszcze starych torów i dobrze je widać spoglądając na jezdnię. Z kolei nad pobliską ulicą Żółtej Ciżemki widać kryjący się wśród drzew wiadukt kolejowy.

Na ulicy Fabrycznej (w obrębie jej „ślepego” odcinka, blisko ul. Cystersów) również widać ślady dawnej bocznic kolejowej. Wykorzystywana ona była do obsługi dawnej Wytwórni Państwowego Monopolu Spirytusowego. W zaroślach krzewów i drzew kryje się natomiast budynek dawnej stacji kolejowej Kraków – Dąbie. Stacja ta – obok wspomnianej już stacji Kraków – Grzegórzki – była jedną z dwóch stacji kolejowych przeznaczonych do obsługi ruchu pasażerskiego, jaki odbywał się na trasie tej linii. Tak przy okazji, warto zaznaczyć, że tą drugą nazwę otrzymała będąca aktualnie na etapie budowy stacja kolejowa koło Hali Targowej.

*Łukasz Pietryka
Członek Zarządu Dzielnicy II Grzegórzki*

78 rocznica rozstrzelania więźniów na ul. Lubicz

W dniu 27 maja br. roku przedstawiciele Zarządu i Rady Dzielnicy II wzięli udział w uroczystościach rocznicowych, poświęconych ofiarom niemieckiego mordu na mieszkańcach Krakowa – m.in. żołnierzach Szarych Szeregów. W trakcie uroczystości przedstawiono historię tego wydarzenia oraz złożono wiązanki kwiatów i zapalono znicze. Oprócz naszych radnych, w spotkaniu uczestniczyli członkowie rodzin ofiar, przedstawiciele organizacji patriotycznych i drużyna harcerzy z Przemyśla.

(MC)



Bezpieczeństwo pieszych na drodze (nowe przepisy)

Przepisy zwiększające bezpieczeństwo pieszych na drogach oraz nowe przepisy poruszania się urządzeniem transportu osobistego (UTO).

Warto więc przypominać i zapamiętać nowe przepisy, które obowiązują od maja i czerwca 2021 roku. Nie wszyscy zdążyli się z nimi zapoznać lub mogli także o nich zapomnieć. Lepsza znajomość tych przepisów, stwarza większą świadomość ich stosowania, a to ma duży wpływ na bezpieczeństwo nasze, pieszych jak i kierujących. Należy pamiętać, że niezajomość przepisów „kodeksu drogowego” nie jest żadną wymówką dla łamania prawa. Dlatego warto zapoznać się z nimi wcześniej.



Przepisy, które weszły 1 czerwca 2021 r. w życie, ustawą z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. poz. 463), która wprowadza przepisy zwiększające bezpieczeństwo pieszych na drogach, ujednoliciła dopuszczalną prędkość na obszarze zabudowanym.

1. DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ NA OBSZARZE ZABUDOWANYM – 50 km/h. Ma to na celu poprawienie bezpieczeństwa pieszych, zmniejszenie dopuszczalnej prędkości daje kierowcy szansę na dostrzeżenie pieszego.

2. Kierujący pojazdem zbliżający się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany:

- zachować szczególną ostrożność,
- zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych albo znajdującego się na tym przejściu,
- ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście.

Nowe regulacje nie zwalniają również pieszego z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności podczas wchodzenia i przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz korzystania z przejścia dla pieszych.

UWAGA!

1. Zabrania się wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych.

2. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.

3. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

4. Zabronione jest korzystanie z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz na przejściu dla pieszych – w sposób który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Nawet najlepsze przepisy nie poprawią bezpieczeństwa, jeśli nie podejmiemy do nich z głową, a na drodze nie będziemy ze sobą współpracować. Pieszy musi zachować szczególną ostrożność i upewnić się, że może bezpiecznie wejść na przejście (zebrę). Na drodze trzeba się kierować zdrowym rozsądkiem, a kierowcy dać czas na reakcję. Nigdy nie wolno wejść mu pod koła, ponieważ ryzykujemy własnym zdrowiem. Zawsze na pierwszym miejscu stawiamy bezpieczeństwo. Dokładnie tak samo powinniśmy zachowywać się na przejściach przez torowiska - widzimy rozpędzony tramwaj, dajmy mu po prostu przejechać. Nagłe wtargnięcie na szyny może skończyć się tragedią.

ZMIANY W RUCHU DROGOWYM (UTO) NOWE PRZEPISY – NOWE OBOWIĄZKI

Wraz z ładną pogodą wzrósł ruch pieszych, jak również osób korzystających z hulajnóg elektrycznych.

Nowe przepisy UTO 2021 regulują stan prawny hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Weszły one w życie z dniem 20 maja 2021 roku. Mając na uwadze bezpieczeństwo pieszych użytkownicy hulajnog elektrycznych od tej pory mogą poruszać się po ścieżkach rowerowych z prędkością do 20 km/h. W ustawie "Prawo o ruchu drogowym" zostały zawarte kwestie odnośnie kto, gdzie i jak może korzystać z UTO oraz za co można zostać ukaranym mandatem. Nowe przepisy ustawy obejmą nie tylko hulajnogi elektryczne, ale też także (UTO) oraz (UWR),

Jaka jest definicja hulajnogi elektrycznej i co oznaczają skrót, UTO i UWR:

- **Hulajnoga elektryczna** – pojazd napędzany elektrycznie, dwuosioowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe.



- **Urządzenie transportu osobistego (UTO)** – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np.: elektryczne deskorolki, monocykle).



- **Urządzenie wspomagające ruch (UWR)** – urządzenie lub sprzęt sportowo rekreacyjny przeznaczony do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni, (np.: rolki, wrotki, deskorolka, hulajnoga).



JAKIE SĄ OBOWIĄZKI I UPRAWNIENIA KORZYSTANIA Z HULAJNOGI ELEKTRYCZNEJ, UTO ORAZ UWR, WEDŁUG NOWYCH PRZEPISÓW

- kierujący **hulajnogą elektryczną oraz UTO** obowiązany jest do korzystania z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów z prędkością dopuszczalną 20 km/h,
- kierujący **hulajnogą elektryczną oraz UTO** jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz

pasa ruchu dla rowerów z prędkością dopuszczalną 20 km/h,

- **kierujący hulajnogą elektryczną, UTO i UWR**, może wyjątkowo poruszać się chodnikiem lub drogą dla pieszych, gdy chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów z zachowaniem następujących zasad:
 - jazdą z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego,
 - zachowanie szczególnej ostrożności,
 - ustępowanie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie ruchu pieszemu
- użytkownicy **hulajnog elektrycznych, UTO, UWR** mają pierwszeństwo przed samochodami na przejazdach rowerowych,
- do kierowania **hulajnogą elektryczną i UTO**, przez osoby w wieku od 10 lat do 18 lat wymagane jest posiadanie karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii motorowery, AM(od 14 lat), A1 (motocykle, od 16 lat), B1 (quady, od 16 lat) lub T (ciągniki rolnicze, od 16 lat). Dla osób, które ukończyły 18 lat, dokument taki nie jest wymagany,
- dzieci w wieku do 10 lat mogą poruszać się **hulajnogą elektryczną lub UTO**, jedynie w strefie zamieszkania, pod opieką osoby dorosłej,
- **UWR, urządzenie wspomagające ruch** lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka) i osoby korzystająca z urządzeń tego typu, mogą poruszać się po drodze dla rowerów lub po chodniku i drodze dla pieszych, z zachowaniem zasad. Należy poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać ruchu pieszemu. Poruszanie się UWR (urządzeniem wspomagającym ruch napędzanym siłą mięśni) nie wymaga posiadania żadnych uprawnień i jest dopuszczalne bez ograniczeń wiekowych,
- obowiązek parkowania, pozostawienia m.in. hulajnogi elektrycznej na chodniku, w przeznaczonym do tego miejscu (wyznaczonym przez zarządcę drogi) lub w przypadku braku takiego miejsca, pozostawienie pojazdu na

chodniku jest możliwe tylko przy jednoczesnym spełnieniu następujących warunków:

- szerokość chodnika jest mniejsza niż 1,5 m, a pozostawiona na nim hulajnoga nie utrudnia ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu,
- hulajnoga elektryczna będzie ustawiona równoległe do krawędzi chodnika,
- hulajnoga zostanie ustawiona wzdłuż zewnętrznej krawędzi chodnika (oddalonej od jezdni).

Hulajnoga elektryczna zostanie usunięta z drogi na koszt właściciela, m.in. w przypadku pozostawienia jej w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu. O usunięciu pojazdu z drogi decydował będzie policjant lub strażnik miejski.

KORZYSTANIA Z HULAJNOGI ELEKTRYCZNEJ, UTO ORAZ UWR, WEDŁUG NOWYCH PRZEPISÓW ZABRANIA SIĘ:

- kierowania hulajnogą elektryczną i poruszania się UTO, UWR po jezdni, na której dopuszczalna prędkość jest większa niż 30 km/h,
- poruszania się hulajnogą elektryczną lub UTO, po drodze publicznej przez dziecko do 10 lat jest zabronione w każdej sytuacji, również pod opieką osoby dorosłej,
- przewożenia hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego innych osób, zwierząt i przedmiotów,
- ciągnięcia lub holowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego innych pojazdów,
- pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na chodniku w inny sposób niż równoległe do jego zewnętrznej krawędzi,
- kierowania hulajnogą lub urządzeniem transportu osobistego osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

MANDATY ZA NIEPRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW

Kwota mandatu - Przewidziano kary za poruszanie się hulajnogą elektryczną, UTO lub urządzeniem wspomagającym

200 zł - Korzystanie podczas jazdy z telefonu (w sposób wymagający trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku) przez kierującego pojazdem,

300 – 500 zł - Kierowanie na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu pojazdem innym niż mechaniczny przez osobę znajdującą się w stanie po spożyciu alkoholu (0,2-0,5 promila) lub podobnie działającego środka (lub orzeczone przez sąd do 14 dni aresztu lub grzywna do 5000 zł)

100 – 300 zł - Hamowanie w sposób powodujący zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie

100 zł - Za przejazd na czerwonym świetle, za kierowanie bez uprawnienia, za przewożenie innej osoby, zwierzęcia lub ładunku, grozić będzie mandat

100 zł - Naruszenie warunków zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku

350 zł - Za nieustąpienie przez kierującego pojazdem pierwszeństwa pieszym znajdującym się na przejściu

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY ZMIENIAJĄCE WARUNKI TECHNICZNE POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NIEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA

Według tej nowelizacji długość hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego nie może przekroczyć 1,4 metra, a szerokość 0,9 m. Z kolei masa własna takiej hulajnogi to maksymalnie 30 kg.

Hulajnoga elektryczna - wyposażenie obowiązkowe:

1. z przodu, co najmniej w jedno światło pozycyjne (dopuszcza się migające światła pozycyjne) barwy białej lub żółtej selektywnej, powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m,
2. z tyłu, co najmniej w jedno światło odbłaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej, powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m,
3. z boku, co najmniej w jedno światło odbłaskowe barwy białej lub żółtej samochodowej, widoczne po obu stronach,
4. co najmniej w jeden skutecznie działający hamulec,
5. w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzeźrawym dźwięku,
6. numer rozpoznawczy lub kod graficzny umożliwiający identyfikację hulajnogi elektrycznej, nadany i umieszczony przez producenta w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym
7. podpórka lub podpórki zapewniające stabilne ustawienie hulajnogi elektrycznej na podłożu.

Ponadto dopuszcza się, aby światła pozycyjne hulajnogi elektrycznej wymienione w punktach 1 i 2 były zdemontowane, jeżeli kierujący hulajnogą elektryczną nie jest obowiązany do ich używania podczas jazdy oraz światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe lub żółte selektywne - z tyłu.

UTO - wyposażenie obowiązkowe:

1. z przodu – co najmniej w jedno światło pozycyjne (dopuszcza się migające światła pozycyjne) barwy białej lub żółtej selektywnej, powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m,
2. z tyłu – co najmniej w jedno światło odbłaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej, powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m,
3. numer rozpoznawczy lub kod graficzny umożliwiający identyfikację urządzenia transportu osobistego, nadany i umieszczony przez producenta w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym.

Ponadto dopuszcza się, aby światła pozycyjne urządzenia transportu osobistego, o których mowa w punkcie 1, były zdemontowane, jeżeli kierujący urządzeniem transportu osobistego nie jest obowiązany do ich używania podczas jazdy oraz światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe lub żółte selektywne - z tyłu.

UBEZPIECZENIE OC – NIE JEST OBOWIĄZKOWE

Hulajnogi oraz inne urządzenia transportu osobistego (UTO), nie muszą mieć komunikacyjnego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Obowiązujące od niedawna nowe przepisy dotyczące tych urządzeń, nie nakładają takiego obowiązku. Polisy OC są więc w pełni dobrowolne, ale mogą być potrzebne. Użytkownicy tych urządzeń odpowiadają bowiem za wyrządzone przez siebie szkody. Mimo że zasady ruchu przewidziane dla urządzeń transportu osobistego są zbliżone do tych przewidzianych dla rowerów, to inaczej skonstruowana jest odpowiedzialność posiadaczy UTO. Odpowiadają oni mianowicie na zasadzie ryzyka, gdyż odpowiedzialność ta w myśl art. 436 § 1 kodeksu cywilnego dotyczy każdego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, a UTO napędzane silnikiem elektrycznym zalicza-

ją się do takich pojazdów. Zwolnienie z ponoszenia odpowiedzialności następuje wtedy, gdy posiadacz wykaże, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Odpowiedzialność na zasadach ogólnych ma natomiast miejsce w razie zderzenia się urządzenia transportu z innym UTO albo zderzenia się z samochodem czy motocyklem. Polisy nie są obowiązkowe, ponieważ urządzenia transportu osobistego nie podlegają obowiązkowi rejestracji i użytkownik nie musi mieć komunikacyjnego ubezpieczenia OC, ale odpowiada za wyrządzone przez siebie szkody. Brak obowiązku posiada polisy OC nie oznacza braku możliwości zakupu tej polisy. Użytkowników UTO e-hulajnóg, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch może zabezpieczyć polisa OC w życiu prywatnym. Ubezpieczenie to chroni obydwie strony zdarzenia – poszkodowanego, ponieważ nie musi uciekać się do dochodzenia roszczeń na drodze cywilnej – i sprawcy, ponieważ nie odpowiada swoim majątkiem za spowodowaną szkodę na przykład w wyniku uszkodzenia rowerem czy hulajnogą mienia albo spowodowania szkody na osobie. Szkody spowodowane przez użytkowników bywają wysokie i poszkodowani nie zawsze mają możliwość wyegzekwowania odszkodowania od sprawcy.

Świadomość odpowiedzialności za wypadki jest niestety bardzo mała. Użytkownicy zwłaszcza hulajnóg na minuty albo w ogóle o tym nie myślą, albo uważają, że odpowiedzialność za szkody leży po stronie operatora, czyli właściciela urządzenia. Tymczasem w praktyce zdarza się tak bardzo rzadko, tylko wtedy, gdy do wypadku dojdzie z powodu wady technicznej hulajnogi. Należy więc przemyśleć i zastanowić się, zwłaszcza te osoby i nie tylko, które często korzystają z takich urządzeń nad wykupem polisy OC i zabezpieczyć się na przyszłość przed nieprzewidywanymi zdarzeniami.

Przepisy:

- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” oraz nowelizacja ustawy z 2021 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- Kodeks Cywilny, art. 436 § 1 kodeksu cywilnego

*Grzegorz Kąkiel
Przewodniczący Komisji Praworządności
i Bezpieczeństwa Rady Dzielnic II Grzegórzki*

Projekt: Ikona – metafizyczny wymiar piękna

„Obraz jest widzialnym znakiem niewidzialnie promieniującej obecności”

(Paul Evdokimov)

W roku szkolnym 2021/2022 w Zespole Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego przy ul. Grochowskiej 20 zrealizowaliśmy projekt pt. „Ikona – metafizyczny wymiar piękna”. Uczniowie klasy 8a: Jakub Badowski, Nikola Bezwińska, Ada Duszyk, Krzysztof Dzioch, Igor Gasiński, Bartłomiej Klimczyk, Tymoteusz Kolarz, Antonina Lachowicz, Nina Mikruta, Lena Radzikowska, Aleksandra Ruchwa, Maja Sokół, Marta Stachura i Natalia Szepieniec wykonali 14 ikon przedstawiających wizerunki Matki Bożej oraz Archanioła Gabriela. To nietypowe dla profilu naszej szkoły przedsięwzięcie powstało z mojej inicjatywy, aby pokazać uczniom piękno i teologiczny wymiar ikon, którymi od wielu lat się pasjonuję.

Uczniowie poszerzyli swoją wiedzę o Ikonie (z gr. Εικων, eikón) jako obrazie posiadającym wartość duchową, bogatą symbolikę, otwierającą na rzeczywistość metafizyczną. Można powiedzieć, że „napisali” swoje ikony, gdyż tworząc obraz zapisali w nim treści teologiczne za pomocą symboliki i koloru tak, jak od wieków robią to ikonopisarze. Ten szczególny obraz traktowany jest jak osoba, którą przedstawia. I tak jak osoba może być częściowo poznany, a częściowo pozostaje tajemnicą. Dlatego w kręgu chrześcijaństwa wschodniego zrodziła się myśl, że nie możemy wiele powiedzieć o Bogu w naszym ograniczonym, ludzkim języku, i że cokolwiek o Nim powiemy, będzie bardziej niepodobieństwem niż podobieństwem. Ikona jednak zawiera w sobie i promieniuje Bożą obecnością.

Dzieła jakie wykonała młodzież ukazują ich własną wrażliwość na sztukę. Ujawniły także duży ta-



lent i zrozumienie idei tego projektu oraz pomogły w otwarciu na inną formę przeżywania relacji z Bogiem. Nasi uczniowie mogli doświadczyć, że ikona jest takim rodzajem dzieła, które staje się oknem na Boga. Twórca ikony jest jakby autorem mapy, który chce pomóc nam podążać we właściwym kierunku. Pisze więc barwami i kształtami licząc, że przybliży Bożą rzeczywistość, a tym samym pozwoli pewnie w tą rzeczywistość wkraczać.

Grupa uczniów, która podjęła to dość trudne wyzwanie nie tylko zgłębiała teologiczne rozumienie ikony, ale także poznała najstarsze techniki malarzkie. Ich ikony zostały wykonane techniką tempery jajecznej. Jest ona znana już od starożytności, a jej rozkwit przypada na średniowiecze. Cechuje się wysoką trwałością, gdyż spoiwo barwników jest organiczne. Obrazy namalowane tą techniką zachowują niezwykłą świeżość barw. Farby powstają przez połączenie sproszkowanych naturalnych pigmentów pozyskiwanych z różnych ziem, minerałów czy roślin oraz żółtka jaja kurzego rozcieńczonego winem. Uczniowie samodzielnie uzyskiwani w ten sposób każdy kolor.

Prace powstawały w kilku etapach. Najpierw trzeba było przygotować deskę pod ikonę. Deska symbolizuje życie. Aby obraz nie uległ zniszczeniu nakleiliśmy płótno, następnie za pomocą specjalnego roztworu z kleju skórniego i sproszkowanej kredy gruntowaliśmy podobrazie. Po wyschnięciu i wyszlifowaniu gruntu szkicowaliśmy ikonę według wyznaczonych wzorów, tzw. podlinników. Ikonopisarz nie ma możliwości improwizacji i nadania własnego, rozpoznawalnego stylu. Jego obowiązkiem jest trzymanie się kanonów, czyli z góry wyznaczonych zasad.

Kolejnym etapem było wykonanie złocenia, do którego używaliśmy szlakmetal. Przestrzeń złocena jest symbolem Bożej obecności, wymiaru metafizycznego. Złoto jest najważniejszym ze wszystkich kolorów i na ikonach jest traktowane jako światło, a nie barwa. Dlatego też jeżeli chcemy tło przedstawić jako niebo dokonujemy to za pomocą złocenia, a nie na przykład koloru błękitnego. Następnie w sposób warstwowy nakładaliśmy farby uzyskane

z pigmentów i medium. Używając pigmentu uzyskanego ze startej skały lub ziemi, nawiązujemy do biblijnego opisu stworzenia człowieka z prochu ziemi.

Następnie nasze postaci „ubierane” były w szaty, które także są ściśle przypisane do danej osoby i pełne symboliki. Zależą od funkcji życiowej, jaką pełniła dana osoba. Kolory także mają znaczenie. Na przykład Chrystus i Jego Matka zawsze są przedstawieni w szatach błękitnych i czerwonych, co oznacza tajemnicę i życie. Biel jest czystością, światłem i oświeceniem, w przeciwieństwie do czerni, która na ikonach jest używana niezwykle rzadko, gdyż symbolizuje piekło, czyli oddalenie od Boga. Zwykle wykorzystywana w momentach przedstawiania motywu śmierci.

Kiedy postać została już ubrana nakładaliśmy ochrę i biel na elementy ciała. Chodzi o wydobywanie światła i kontrastu. Kontrast musi być silny, ze względu na to, że na ikonie nie ma perspektywy, więc kolory i kontury muszą być niezwykle mocne. Po nałożeniu ochry i bieli przedstawiana osoba nabiera jasności. Na samym końcu obraz trzeba podpisać, jednak nie nazwiskiem autora. Teologia ikony mówi, że aby być z kimś blisko, należy znać jego imię, dlatego też na ikonach zapisuje się imiona świętych na nich przedstawionych.

Po wyschnięciu ikony pokrywaliśmy specjalną warstwą ochronną, szelakiem. Czynność ta nazywa się „szelakowaniem” i ma ona na celu ochronę obrazu przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz wilgocią

lub nadmiernym wysuszeniem. Cały proces twórczy trwał od września do grudnia 2021 roku.

Na przełomie marca i kwietnia prace naszych ósmoklasistów zaprezentowane zostały na wystawie tematycznej w Młodzieżowym Domu Kultury „Dom Harcerza” przy ul. Lotniczej 1 dzięki uprzejmości dyrektora, pana Mieczysława Czytajło. Pracownicy MDK-u przygotowali uroczysty wernisaż, który odbył się 26 marca 2022 roku. Na rozpoczęciu wystawy obecni byli uczniowie klasy ósmej i ich rodzice, pani dyrektor Monika Zelek oraz inni zaproszeni goście: min. Ks. Zygfryd Kot SJ (ekspert w dziedzinie pisania ikon), Siostry ze Zgromadzenia Kanoniczek Ducha Świętego. Obecnie ikony wykonane przez młodzież można oglądać w naszej szkole. Chociaż właściwym miejscem ikony jest świątynia, nasi uczniowie zabiorą je do swoich domów, aby tam były (nawiązując do słów prawosławnego teologa XX wieku, Paula Evdokimova) „widzialnym znakiem niewidzialnie promieniującej obecności”.



S. Julia Karpacz

Dzień Otwarty Magistratu

W niedzielę, 5 czerwca b.r. odbyła się dwudziesta edycja „Dnia Otwartego Magistratu”.

Motywy przewodnim tegorocznych wydarzeń był smok i ekologia.

Podczas Dnia Otwartego Magistratu zaprezentowały się krakowskie dzielnice, w tym także Rada Dzielnic II Grzegórzki. Radni nawiązywali rozmowy z mieszkańcami, a także rozdawali mieszkańcom materiały dzielnicowe. Stanowisko Rady Dzielnic II Grzegórzki było bogate w prace artystyczne dzieci i młodzieży MDK z ul. Lotniczej 1 a także seniorów z MDDPS nr 2 z ul. Gurgacza 5.

Dziękujemy wszystkim tym, którzy znaleźli czas, by spędzić Święto Miasta Krakowa razem z nami.

*Małgorzata Ciemięga
Przewodnicząca Rady i Zarządu Dzielnic II Grzegórzki*



Dzienny Dom Opieki Medycznej w Krakowie

Zapraszamy do skorzystania z oferty Dziennego Domu Opieki Medycznej w Krakowie prowadzonego przez Miejskie Centrum Opieki w Krakowie.

Dzienny Dom Opieki Medycznej w Krakowie (DDOM) powstał w 2016 r. w związku z realizacją projektu współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, Działanie 5.2 Działania pro jakościowe i rozwiązania organizacyjne w systemie ochrony zdrowia ułatwiające dostęp do niedrogich, trwałych oraz wysokiej jakości usług zdrowotnych.

Aktualnie funkcjonowanie DDOM finansowane jest ze środków dotacji udzielonej przez Gminę Miejską Kraków.

DLA KOGO?

Celem funkcjonowania DDOM jest stworzenie i wdrożenie rozwiązań zapewniających opiekę osobom niesamodzielnym, zwłaszcza po 65 r.ż., których stan zdrowia nie pozwala na pozostawanie wyłącznie pod opieką podstawowej i ambulatoryjnej opieki, a jednocześnie nie wymagają oni opieki całodobowej.

Do Dziennego Domu Opieki Medycznej przyjmowani są pacjenci z terenu miasta Krakowa:

a. bezpośrednio po przebytej hospitalizacji, których stan zdrowia wymaga wzmożonej opieki pielęgniarstwa, nadzoru nad terapią farmakologiczną, kompleksowych działań usprawniających i przeciwdziałających postępującej niesamodzielnności oraz wsparcia i edukacji zdrowotnej, a także doradztwa w zakresie organizacji opieki i leczenia osoby niesamodzielnej

albo

b. pacjenci, którym w okresie ostatnich 12 miesięcy udzielone zostały świadczenia zdrowotne z zakresu leczenia szpitalnego

oraz

c. wymagający, ze względu na stan zdrowia, świadczeń pielęgnacyjnych, opiekuńczych i rehabilitacyjnych oraz kontynuacji leczenia, a niewymagający hospitalizacji w oddziale szpitalnym, którzy w ocenie skali poziomu samodzielności (skala Barthel) otrzymali 40-65 punktów.

WAŻNE:

UDZIAŁ W PROJEKCIE JEST BEZPŁATNY dzięki dotacji otrzymanej ze środków Gminy Miejskiej Kraków.

Dzienny Dom Opieki Medycznej w Krakowie:

Dzienny Dom Opieki w Krakowie zapewnia: opiekę pielęgniarstwa, doradztwo medyczne, usprawnienia ruchowe, stymulację procesów poznawczych, terapię zajęciową oraz przygotowanie rodziny i opiekunów do kontynuacji opieki poprzez działania edukacyjne.

DDOM może zapewnić jednorazowo opiekę **12 pacjentom**. Czas pobytu pacjenta w placówce ustalany jest indywidualnie przez zespół terapeutyczny i nie może być krótszy niż 30 dni roboczych i dłuższy niż 90 dni roboczych

DDOM funkcjonuje przez cały rok, we wszystkie **dni robocze** (tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy), co najmniej 8 godzin dziennie, w **godzinach od 7.00 do 15.00**.

Nabór do DDOM odbywa się na podstawie skierowania oraz karty oceny stanu klinicznego, która sporządzana będzie z zastosowaniem skali poziomu samodzielności Barthel.

Skierowanie może być wydane:

- przez lekarza podstawowej opieki zdrowotnej bądź
- lekarz ubezpieczenia zdrowotnego udzielający świadczeń w szpitalu - w przypadku pacjentów bezpośrednio po leczeniu szpitalnym.

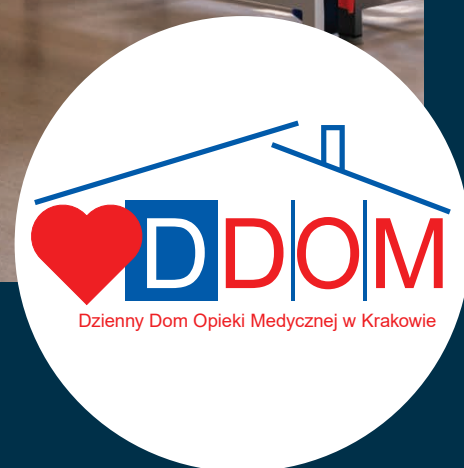
Osoba ubiegająca się o wsparcie w DDOM zobowiązana jest do złożenia w **Miejskim Centrum Opieki w Krakowie** ww. dokumentacji wraz z formularzem zgłoszeniowym, dostępnym są na stronie internetowej www.mco.krakow.pl oraz w siedzibie Miejskiego Centrum Opieki w Krakowie.

Zgłoszenia przyjmowane są w **sekretariacie Miejskie Centrum Opieki w Krakowie**. (pawilon administracyjny, I piętro, pokój nr 122 - sekretariat) w dni robocze (od poniedziałku do piątku, za wyjątkiem dni ustawowo wolnych od pracy) w godzinach od 8.00 do 15.00.

KONTAKT:

Dzienny Dom Opieki Medycznej
Miejskie Centrum Opieki w Krakowie. ul. Wielicka 267, 30-663 Kraków, tel. (12) 44-67-500

Szczegółowych informacji na temat projektu udziela Kierownik zespołu terapeutycznego – Pani Agata Wilkosz - tel. (12) 44-67-530;728-435-549 e-mail: ddom@mco.krakow.pl



DZIENNY DOM OPIEKI MEDYCZNEJ

☎ 12 44 67 530

ul. Wielicka 267, 30-663 Kraków
www.mco.krakow.pl