

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 5 (98) 2025
(październik – grudzień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

Jubileuszowa gala z okazji 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej

Wielka parada tramwajów

Klub Turystyki Górskiej znów działa w MPK w Krakowie



Obchody 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie



To było święto krakowskiego transportu

Obchody jubileuszu 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej świętujemy od początku 2025 roku, ale ich kumulacja przypadła na wrzesień. W niedzielę, 14 września odbył się wyjątkowy bieg 150 pracowników, kilka dni później uroczysta gala w Tauronie Arenie Kraków, a 21 września wielka, jubileuszowa parada historycznych i współczesnych tramwajów. Każde z tych wydarzeń miało inny charakter, ale każde z nich w równym stopniu angażowało pracowników. I o to chodziło. Bo cóż to za urodziny, których nie możemy spędzić wspólnie z najbliższymi współpracownikami. W czasach korporacji, gdzie zdarza się, że pracownicy są anonimowi, panuje atmosfera rywalizacji i wzajemnej nieufności, tym cenniejsze jest zaangażowanie i współdziałanie pracowników MPK.

Ja zwrócę uwagę tylko na jeden element wspólny dla każdego z trzech wymienionych wydarzeń. Uśmiech i radość, widoczne na wielu zdjęciach i filmach. To właśnie rzucało się w oczy na mecie biegu, w którym uczestniczyło 150 pracowników MPK. Po pokonaniu dystansu 4,2 km może i było

zmęczenie, ale to nie przeszkadzało w przybijaniu piątek, uściskach i wzajemnej dumie, że udało się dobiec. A zwracam uwagę, że do udziału w tym biegu zapisali się także i tacy pracownicy, którzy nigdy nie biegali.

Uroczysta gala. Moment przyznawania odznaczeń dla najbardziej zasłużonych i wyróżniających się pracowników. Nie brakuje, może czasem trochę nieśmiałego, uśmiechu. Ale na zdjęciach jest też widoczna duma i satysfakcja, że stoi się na scenie, gdzie najważniejsze osoby w mieście gratulują, a ponad 600 osób bije brawo. Takie rzeczy pamięta się chyba na zawsze.

No i parada tramwajów. Tu już uśmiechają się nie tylko pracownicy MPK w Krakowie, ale setki mieszkańców, którzy wzięli udział w tym wydarzeniu. Radość jest widoczna na twarzach starszych i tych najmłodszych. No bo jak tu się nie cieszyć mogąc jechać wyjątkowym, zabytkowym tramwajem przez piękny Kraków?

Ja mam osobistą satysfakcję, że o tej radości pracowników MPK i mieszkańców mogłem napisać w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”. Miłej lektury!

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Jubileuszowa gala z okazji 150. lat krakowskiej komunikacji miejskiej	5	<i>Sławomir Suchoszek</i> Pracownicy MPK w Krakowie zagraли w turnieju wspierając bezdomne koty	31
<i>Marek Gancarczyk</i> Ekonomiści i zarządy transportów z całej Polski spotkali się w Krakowie, aby rozmawiać o rozwoju komunikacji miejskiej	11	<i>Sławomir Suchoszek</i> 20 lat historii i działalności Sekcji Piłkarskiej Zajeźdni Tramwajowej Podgórze 2004–2024	32
<i>Marek Gancarczyk</i> Wielka jubileuszowa parada tramwajów MPK przejechała przez Kraków	12	<i>Sławomir Suchoszek</i> Pracownicy MPK zagraли dla onkologii.	32
<i>Marek Gancarczyk</i> Przepracował w MPK prawie 50 lat. Gdyby miał jeszcze raz wybierać, znów wybrałby MPK	16	<i>Marek Gancarczyk</i> Kolejne defibrylatory w MPK w Krakowie	33
<i>Mirosław Czechowski, Katarzyna Szymańska, Mariola Ziółko</i> „Tramwaj Mocy” na linii nr 20	19	<i>Marek Gancarczyk</i> Prowadził autobusy na 150 liniach	34
<i>Władysław Michalski</i> Światowy Dzień Krwiodawcy – święto dedykowane dawcom krwi.	20	<i>Piotr Reclaw</i> Wyjątkowy sezon Krakowskiej Linii Muzealnej i 50 lat KKMK.	36
<i>Marek Gancarczyk</i> O mukowiscydozie w tramwaju MPK	20	<i>Paweł Stachnik</i> Wernisaż wystawy czasowej „Krakowscy tramwajarze w walce o Polskę”	39
<i>Piotr Mrowiec</i> Trochę historii z naszej MPK-owskiej turystyki	21	<i>krakow.pl</i> O budżecie obywatelskim w tramwaju MPK	41
<i>Tomasz Bałabański</i> Pobiegli z okazji 150-lecia krakowskiej komunikacji.	25	<i>Marek Gancarczyk</i> Ewa i Sebastian odebrali gratulacje za znakomity występ w mistrzostwach motorniczych.	41
<i>Tomasz Bałabański</i> Biegając pomagamy, czyli Poland Business Run 2025.	28	<i>krakow.pl</i> Krakowskie metro codziennie przewiezie niemal 300 tys. pasażerów.	42
<i>Jarosław Sabat</i> Przystanek Lima – Maraton na kontynencie południowoamerykańskim	29	<i>Agnieszka Smogulecka</i> MPK Poznań na targach TRAKO prezentowało wagon N odrestaurowany przez pracowników krakowskiego przewoźnika	45
<i>Sławomir Suchoszek</i> Liga MPK Kraków 2024/25	31	<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa	46

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Tomasz Bałabański, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierzwa.
Fotografia na okładce: Wielka jubileuszowa parada historycznych i współczesnych tramwajów MPK.
Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.
Nakład: 1000 egz.
Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30–347 Kraków, tel.: 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

MAREK GANCARCZYK

JUBILEUSZOWA GALA Z OKAZJI 150. LAT KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W jubileuszowej gali wzięło udział ponad 600 osób

Świętowanie jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie nie mogłoby się odbyć bez uroczystego spotkania i nagrodzenia tych pracowników MPK, którzy wyróżniają się swoją postawą i pracowitością. Taka właśnie gala została zorganizowana w czwartek, 18 września w małej hali Tauron Areny Kraków. Wzięli w niej udział nie tylko pracownicy MPK w Krakowie, przedstawiciele władz miejskich i wojewódzkich, ale także parlamentarzyści i przedstawiciele całej branży transportu publicznego z Polski, którzy są członkami Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Gala rozpoczęła się nietypowo, bo od występu wyjątkowych artystów – orkiestry Sinfonietta Cracovia pod batutą Joanny Natalii Ślusarczyk, uzdolnionych dzieci z Zespołu Szkół i Placówek pn. „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” oraz młodzieży z Państwowej Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej II st. w Krakowie. Niespodzianką był aktywny udział w jednym z utworów prezydenta Krakowa oraz zarządu krakowskiego przewoźnika.

Bohaterami gali byli oczywiście pracownicy MPK. To im gratulował Aleksander Miszański, Prezydent Krakowa. Okazując im swoją wdzięczność za służbę dla miasta mocno podkreślił niezwykle szybkie tempo rozwoju krakowskiej komunikacji. Tylko w okresie ostatnich kilkunastu miesięcy MPK pozyskało ponad 635 mln zł dotacji ze środków unijnych, realizując inwestycje za ponad 1,8 mld zł. Dzięki temu podpisane zostały umowy na nowe tramwaje i nowe, zeroemisyjne autobusy. Wszyst-

ko po to, aby już wkrótce cała flota MPK składała się wyłącznie z pojazdów z niską podłogą i klimatyzacją. Prezydent poinformował także o zakończeniu montażu klimatyzacji we wszystkich wagonach NGT6 oraz zamontowaniu paneli fotowoltaicznych na dachu kolejnej hali w Nowej Hucie – tym razem o powierzchni 1 340 m² i mocy 123,3 kW.

Głos podczas gali zabrał oczywiście prezes zarządu MPK w Krakowie, Rafał Świerczyński, który podkreślił, że MPK to coś więcej niż przewoźnik, bo to przede wszystkim ludzie, którzy tworzyli i tworzą wspólną historię transportu Krakowa, za co należą im się wielkie uznanie i brawa. Jednocześnie podkreślił, że MPK nie byłoby w tym miejscu rozwoju komunikacji w Krakowie, gdyby nie współpraca z wieloma jednostkami miasta, jak i współpraca z partnerami zewnętrznymi, za którą gorąco podziękował. Prezes MPK przygotował także niespodzianki dla swoich współpracowników z zarządu – każdy z nich otrzymał jedną koszulkę, która odpowiadała jednej z pasji pracowników MPK – biegania, grania w piłkę oraz w siatkówkę. Z kolei Prezydent Krakowa jako pierwszy otrzymał od Prezesa MPK wyjątkowy album, który powstał z okazji 150 lat krakowskiej komunikacji, dzięki zaangażowaniu mieszkańców miasta.

Na uroczystej gali z okazji jubileuszu krakowskiej komunikacji nie mogło zabraknąć tortów – ich krojenie dla uczestników spotkania rozpoczęli Prezydent Krakowa i Wojewoda Małopolski wraz z zarządem MPK. ■



Gala rozpoczęła się nietypowo, bo od występu wyjątkowych artystów pod batutą Joanny Natalii Ślusarczyk

Prezydent Krakowa nagroził sześciu pracowników MPK odznaką Honoris Gratia. Otrzymali ją:

■ Marek Bombela, Adam Kaniewski, Jan Macała, Paweł Piech, Paweł Walasek, Krzysztof Wieczorek.

Z wielkim uznaniem i wdzięcznością zwrócił się do pracowników MPK Krzysztof Jan Klęczar, Wojewoda Małopolski. W imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wręczył im Krzyże Zasługi.

Za zasługi w działalności społecznej i charytatywnej Srebrnym Krzyżem Zasługi odznaczony został: Marek Adamski, a Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Dariusz Długaszek i Marek Gancarczyk. Za zasługi w upamiętnianiu i upowszechnianiu historii komunikacji miejskiej Brązowym Krzyżem Zasługi odznaczony został Jacek Kołodziej.

Medalem Złotym za długoletnią służbę i za wzorowe, wyjątkowo sumienne wykonywanie obowiązków wynikających z pracy zawodowej odznaczonych przez Wojewodę Małopolskiego zostali:

■ Stanisław Babiuch, Adam Bujak, Antonina Dulińska, Kazimierz Fudala, Krzysztof Klęsk, Jarosław Król, Tadeusz Kucharski, Robert Lachman, Zofia Nieć, Bogusław Nowak, Renata Ogorzelec, Andrzej Rybka, Anna Sonik, Adam Ślęczek, Mieczysław Ślusarczyk, Stanisław Wiecheć

Medale „Za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej” pracownikom MPK przyznała także prezes Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej Dorota Kacprzyk wraz z przewodniczącym Rady Nadzorczej IGKM Janem Kuźmińskim. Odebrali je:

■ Adam Bielecki, Krzysztof Boczarowski, Grażyna Dziubras, Krzysztof Krzywicki, Marta Migas, Piotr Usiadek, Ewa Jasińska-Wrona.

Nie mogło zabraknąć nagród przyznanych przez zarząd MPK. Odznakę Zasłużony dla MPK, otrzymali:

■ Renata Bieniek, Anna Buchacz, Agata Bylińska, Paweł Dyląg, Paweł Florek, Sławomir Górnisiewicz, Kazimierz Kicek, Andrzej Komenda, Dariusz Kostrz, Barbara Krzysik-Guberniak, Krzysztof Pawłowski, Sławomir Suchoszek, Łukasz Ślęzak, Tadeusz Tarnowski, Tomasz Warsiewicz.

Pracownikom MPK w Krakowie z okazji ich święta gratulacje składali także przedstawiciele Łukasza Smółki, Marszałka Województwa Małopolskiego. Z wielkim uznaniem dla wszystkich pracowników MPK, kierowców, motorniczych, mechaników, inspektorów ruchu, dyspozytorów i pracowników administracyjnych wypowiedział się Jakub Kosek, przewodniczący Rady Miasta Krakowa.



Występ dzieci z Zespołu Szkół i Placówek pn. „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” w Krakowie był nagradzany wielkimi brawami



Podczas gali nie mogło zabraknąć tortu



Gratulacje pracownikom MPK przekazali przedstawiciele Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Sejmiku Małopolskiego



Gratulacje pracownikom MPK przekazał Tomasz Fulara, Zastępca Prezydenta Miasta Lublina, a jednocześnie Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego



Członkowie zarządu MPK w Krakowie z symbolicznymi koszulkami



Pracownicy MPK nagrodzeni Krzyżami Zasługi, które w imieniu Prezydenta Polski, wręczał Wojewoda Małopolski



Pracownicy MPK odznaczeni medalem Złotym za długoletnią służbę i za wzorowe, wyjątkowo sumienne wykonywanie obowiązków wynikających z pracy zawodowej



Pracownicy MPK nagrodzeni odznaką Honoris Gratia



Pracownicy MPK nagrodzeni przez IGKM Medalami za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej



Pracownicy wyróżnieni odznaką Zasłużony dla MPK

MAREK GANCARCZYK

EKONOMIŚCI I ZARZĄDY TRANSPORTÓW Z CAŁEJ POLSKI SPOTKALI SIĘ W KRAKOWIE, ABY ROZMAWIAĆ O ROZWOJU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



W czwartek, 18 września 2025 roku w Krakowie odbyło się spotkanie Komisji Ekonomicznej i Komisji Zarządów Transportu z całej Polski. To jedne z najważniejszych komisji organizowanych przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Spotkanie miało szczególne znaczenie, bo odbywało się w Krakowie, który świętuje w tym roku 150 lat nieprzerwanej działalności komunikacji miejskiej.

Obrady komisji rozpoczął Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa. Zwracając się do uczestników podkreślił skuteczność Krakowa w pozyskiwaniu środków unijnych.

— *Jednym z głównych tematów komisji będą pieniądze, a więc bardzo ważna sprawa dla transportu. Nie da się mówić o rozwoju transportu bez odniesienia do kwestii ekonomicznych. Cieszę się, że w programie sporo miejsca zajmują unijne programy. Kraków bardzo skutecznie pozyskuje środki zewnętrzne na rozwój floty tramwajowej i autobusowej. Warto w tym zakresie wymieniać się doświadczeniami* — powiedział Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa.

Komisja ekonomiczna i komisja zarządów transportu to spotkanie przedstawicieli przewoźników, organizatorów transportu, producentów taboru i firm z branży komunikacyjnej z całej Polski. Takie spotkania są bardzo ważne, bo integru-

ją środowisko transportowe w kraju, pozwalają na wymianę doświadczeń, są znakomitą platformą do wspólnego radzenia sobie z problemami i szukania rozwiązań dla obecnych wyzwań, których przecież w żadnym mieście, zarówno małym jak i dużym, nie brakuje.

W tegorocznej Komisji Ekonomicznej i Komisji Zarządów Transportu brało udział niemal 300 osób z całej Polski. To zainteresowanie świadczy o tym, że poruszane w Krakowie tematy są istotne i ważne dla branży komunikacyjnej.

Pierwsze wystąpienie na komisji miał Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK w Krakowie, a jednocześnie wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

W swojej prezentacji poruszył m.in. ważny temat wykorzystania środków zewnętrznych na zakup nowych tramwajów i autobusów. Omówił inwestycje MPK w Krakowie z ostatnich ponad 20 lat, których wartość wyniosła 3 mld złotych, z czego ponad 1,9 mld pochodzi ze środków zewnętrznych, w tym z unijnych funduszy.

W ramach komisji omawiane były także kwestie dotyczące pracowników, formy ich zatrudnienia, wprowadzenia koniecznych benefitów dla zatrudnionych oraz relacji ze związkami zawodowymi. Nie zabrakło tematów związanych z kontrolą biletową i bezpieczeństwem systemów, które są obecnie do tego wykorzystywane. ■

WIELKA JUBILEUSZOWA PARADA TRAMWAJÓW MPK PRZEJECHAŁA PRZEZ KRAKÓW



W niedzielę, 21 września odbyło się wyjątkowe wydarzenie jakim była wielka parada historycznych i współczesnych tramwajów. Została ona zorganizowana w ramach obchodów jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej. Jej data nie została jednak wybrana przypadkowo – tramwaje przejechały przez miasto w czasie obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności.

Pojazdy wyjechały o godzinie 11.00 z zajezdni tramwajowej Podgórze i przejechały przez centrum miasta do zajezdni tramwajowej Nowa Huta. Mieszkańcy i turyści mogli wsiąść do pojazdów na terenie zajezdni Podgórze.

W paradzie wzięły udział wyjątkowe wagony z różnych etapów historii transportu w Krakowie, w tym te najstarsze w kolekcji MPK S.A., jak Zepelin czy Gracówka oraz tramwaje wypożyczone z Poznania, Warszawy i Wrocławia, które w ramach wymiany na okres wakacji trafiły do Krakowa. W paradzie jechały także najnowsze tramwaje

MPK – Lajkonik i Krakowiak. Wyjątkowo przejechał w niej także wagon GT8S, w wersji sprzed modernizacji. Przejazd historycznymi tramwajami był bezpłatny.

Trasa przejazdu parady była następująca:

Zajezdnia tramwajowa Podgórze (ul. J. Brożka 3) – Wadowicka – rondo Matecznego – Kalwaryjska – Krakowska – Stradomska – Westerplatte – Lubicz – rondo Mogiłskie – rondo Grzegórzeckie – al. Pokoju – rondo Czyżyńskie – al. Jana Pawła II – plac Centralny – al. Solidarności – Kombinat – Ujastek – zajezdnia tramwajowa Nowa Huta (ul. Ujastek 12).

Po przyjeździe na teren zajezdni Nowa Huta dla uczestników parady zostało zaplanowanych wiele atrakcji, m.in. przejazdy historycznymi wagonami na trasie z zajezdni do pl. Centralnego. Oczywiście była możliwość wejścia do kabiny tramwaju, były przejazdy tramwajem przez myjnię oraz możliwość odwiedzenia miejsc, gdzie wagony są serwisowane. Nie zabrakło atrakcji dla najmłodszych uczestników parady. Swoje stoiska miała także Policja i Straż Miejska. ■



W paradzie wzięły udział tramwaje wypożyczone na okres wakacji z innych miast, w tym m.in. poznański skład Typ I i Carl Weyer



Setki mieszkańców i turystów wzięło udział w paradzie



Pracownicy MPK gotowi do parady



Wielkim zainteresowaniem cieszyły się przejazdy zabytkowymi tramwajami



Jacek Kołodziej, współautor albumu wydane go z okazji 150 lat krakowskiej komunikacji wpisuje dedykację

PRZEPRACOWAŁ W MPK PRAWIE 50 LAT. GDYBY MIAŁ JESZCZE RAZ WYBIERAĆ, ZNÓW WYBRAŁBY MPK

Rozmawiamy z Ryszardem Bodysem, mechanikiem ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka

Marek Gancarczyk: Kiedy dokładnie zaczął Pan pracę w MPK w Krakowie?

Ryszard Bodys: Jestem pracownikiem MPK od 1 września 1976 roku.

MG: Wow! Proszę powiedzieć jak Pan trafił do krakowskiego przewoźnika?

RB: Przez szkołę przyzakładową, którą wtedy prowadziło MPK. Ja pochodzę z Podkarpacia z małej wioski. Teraz nie ma tam żadnych zakładów pracy. Do Krakowa przyjechałem jako dziecko i tu chodziłem do ósmej klasy. Potem poszedłem do szkoły przy MPK. I tam uczyłem się zawodu mechanika. Kiedyś szkół zawodowych było dużo, a ta szkoła przy MPK była dobra i sporo osób po jej ukończeniu wybierało właśnie pracę tutaj. Potem to się zmieniło. Każdy młody człowiek chciał mieć wyższe wykształcenie. Szkoły zawodowe zaczęły upadać. Dzisiaj na szczęście znów zawodówki wracają do łask.

MG: Pamięta Pan jeszcze pierwsze dni swojej pracy?

RB: Oczywiście. Najpierw we wrześniu 1979 roku trafiłem do zajezdni autobusowej Czyżyny. Jednak już po kilku tygodniach, w listopadzie tego samego roku zostałem przeniesiony do zajezdni Wola Duchacka.

MG: Czyli jest Pan w tej zajezdni od samego początku jej funkcjonowania?

RB: Dokładnie tak. Ja i część moich kolegów przeszliśmy z zajezdni w Czyżynach do zajezdni Wola Duchacka, aby ją przygotować do przyjęcia autobusów. Jak dziś pamiętam Berliety, które trafiły do tej zajezdni w styczniu 1980 roku, kiedy zajezdnia zaczęła już funkcjonować.

MG: I od tego czasu, czyli niemal 50 lat, pracuje Pan w tej samej zajezdni?

RB: Tak, z krótką przerwą. W 1980 roku musiałem iść do wojska. Byłem w nim 13 miesięcy. Na szczęście pobyt w wojsku skończyłem tuż przed ogłoszeniem Stanu Wojennego. Zwolnili mnie wcześniej, ze względów zdrowotnych.

MG: A po wojsku od razu wrócił Pan do MPK?

RB: Tak, od razu wróciłem do mojej zajezdni Wola Duchacka. Mówię mojej, bo jestem w niej od samego początku istnienia. Zresztą jestem w tej samej zajezdni prawie 50 lat i wykonuję tu ten sam zawód mechanika. Zmieniały się systemy pracy, godziny, brygady – a ja wytrwałem na swoim stanowisku i cały czas mam to samo zajęcie.

MG: Porównując Pana karierę zawodową do obecnej mobilności młodych ludzi, to niesamowita historia. Przez Pana ręce przewinęło się sporo marek autobusów. Pamięta Pan wszystkie?

RB: Rzeczywiście sporo tego było. Zaczynałem od naprawy kultowych dzisiaj „Ogórków” w Czyżynach. Po drodze były jeszcze Berliety, różne marki Jelcza, Ikarusy, Mercedesy, a teraz elektryki, na których chyba skończę pracę w MPK.

MG: Nie obawiał się Pan naprawiania nowoczesnych elektryków?

RB: Absolutnie nie. Nie miało tu nawet znaczenia to, że jest tam inny napęd, niż w pojazdach spalinowych, którymi do tej pory się zajmowałem. No i absolutnie nie było obaw o to, czy praca przy tych autobusach będzie bezpieczna.

MG: Jakie autobusy, które trafiły do Woli Duchackiej, były według Pana najlepsze?

RB: Najlepszy to chyba był zakup Mercedesów przegubowych. To były super autobusy. Nie tylko jeżeli chodzi o naprawy, ale także pod względem prowadzenia dla kierowców. Także jako pasażer oceniam je bardzo wysoko. Ale my o wszystkie autobusy bardzo dbaliśmy. Wszystko musi być w każdym pojeździe zrobione, tak żeby było bezpiecznie. Nasza praca jest zresztą cały czas szczególnie kontrolowana.

MG: Cały czas, od prawie 50 lat pracuje Pan w tej samej zajezdni. Nie kusiło Pana zmienić miejsce pracy?



RB: Nie. Co prawda mieszkam kilkaset metrów od zajezdni w Płaszowie, ale nie chciałem tam pracować. Ja zaczęłam tu na tej zajezdni Wola Duchacka i tu chcę skończyć. Tu mam kolegów i tu dobrze mi się pracuje. Nigdy nie myślałam o tym, żeby zmienić pracę. Nawet wtedy w młodości, gdy moi koledzy wyjeżdżali. Byli to zazwyczaj kawalerzy. Ci z rodzinami, jak ja, raczej nie wyjeżdżali, tylko myśleli o stabilizacji tu w Krakowie.

MG: Jaki czas swojej pracy w MPK wspomina Pan jako najtrudniejszy?

RB: Na pewno należy do niego okres stanu wojennego. Było nam wszystkim wtedy bardzo trudno. My co prawda mieliśmy przepustki i mogliśmy się poruszać w różnych godzinach, ale i tak były problemy ze służbami i z Milicją, która nas kontrolowała i sprawdzała. No i pamiętam z tego czasu dramatyczny brak części do napraw autobusów.

MG: Czyli do obecnych warunków pracy, nie ma co nawet tamtych czasów porównywać.

RB: Zdecydowanie tu nie ma co porównywać. Ja pamiętam, gdy nie było tu nawet odpływu z kanałów i trzeba było sobie radzić wysypując trociny. Szczególnie dużo, jeżeli chodzi o nasze warunki pracy zmieniło się w ostatnich latach. Na Woli Duchackiej zostało zrealizowanych wiele inwestycji, które radykalnie poprawiły komfort pracy. Ja pracuję już prawie 50 lat w tym zawodzie. Prawie, bo do pełnej pięćdziesiątki troszkę mi zabraknie. Planuję przejść na emeryturę w listopadzie w tym roku, czyli zabraknie mi 8,5 miesiąca, żeby świętować pół wieku pracy w MPK. Może nawet bym chciał, ale warunki zdrowotne już mi nie pozwalają. Czuję także większe zmęczenie niż to było kiedyś, gdy byłem młodszy. Mam problemy z kręgosłupem. W swoim życiu się nadzwigałem i to właśnie w przeszłości. Wtedy nie było żadnych urządzeń wspomagających. Jak trzeba było założyć bębny na koło to robiło się to tylko przy pomocy własnych mięśni, a niektóre ważyły nawet do 60 kg. Trzeba było się schylić i dźwigać. Dzisiaj do wszystkiego używamy maszyn. Mamy systemy, które bardzo pomagają w czasie pracy. No i nie ma problemu z zamówieniem części do autobusów.

MG: Pamięta Pan z tego długiego okresu jakieś szczególne wydarzenie?

RB: Szczerze mówiąc, nie miałem tu takiego zdarzenia. Ja jestem bardzo spokojnym człowiekiem. Rzadko się denerwuję, chociaż czasem młodzi pracownicy potrafią trochę podnieść mi ciśnienie. Natomiast niesamowite jest to, jak w czasie mojej pracy zawodowej historia zatoczyła koło. Kiedyś, gdy pracowałem jeszcze w zajezdni Czyżyny rozbierałem przyczepy do autobusów – dzisiaj się je remontuje. Podobnie stare wycofane z ruchu autobusy, które w przeszłości dla mnie jako młodego człowieka nie stanowiły żadnej wartości, dzisiaj są naprawiane i są znakomitymi świadkami historii.

MG: Wspomniał Pan o młodych pracownikach? Pana zadaniem jest też ich przeszkolenie?

RB: W pewnym sensie tak, bo razem z moimi starszymi kolegami uczymy nowych pracowników. Staramy się to robić w taki sposób, żeby ich nie wystraszyć, żeby miał nas kto zastąpić jak my odejdziemy. Pomagamy im. Ja jako młody człowiek zdawałem sobie sprawę z tego z czym będzie się wiązać praca w MPK. Także dzisiaj młodzi też muszą zrozumieć, że komunikacja

funkcjonuje bez przerwy 24 godziny na dobę i że trzeba pracować rano i po południu, w nocy i w święta.

MG: Jako mechanik jakie ma Pan zadania na co dzień?

RB: Ja pracuję na naprawach bieżących. To oznacza, że do mnie trafiają autobusy z drobnymi usterkami. Muszą być usunięte jak najszybciej, najlepiej nie na następny dzień, tylko jeszcze tego samego dnia. Poza tym przygotowujemy autobusy na określone pory roku. Rozmawiamy w lipcu, jest lato, ciepło, a my już robimy przeglądy zimowe.

MG: Wkrótce przejdzie Pan na emeryturę. Jakie ma pan plany? Będzie więcej czasu na hobby?

RB: Plan jest taki, że córkę zostawiamy w Krakowie, syn wyjechał. A my z żoną przeniesiemy się na Podkarpacie. Poza tym mam hobby, które w pewnym sensie jest związane z moją córką. Ona pracuje z dziećmi. Na różne zajęcia prosiła mnie o zrobienie różnych rzeczy z drewna, raz to nawet sanki strugałem. Pochodzę z rodziny stolarzy. Lubię pracę w drewnie. Sam sobie robię stolarkę. A do tego lubię jeszcze zbierać grzyby, więc będzie i na to więcej czasu. Poza tym, to że odchodzę z MPK nie znaczy, że zrywam wszystkie kontakty. Po tak długim czasie wspólnej pracy w jednej firmie po przejściu na emeryturę nadal utrzymujemy kontakt, rozmawiamy, spotykamy się. Będzie i na to czas.

MG: A żałuje Pan czegoś, czego Pan przez tyle lat pracy nie zrobił?

RB: Żałuję, że nie mam prawa jazdy. Jak byłem młody to było w głowie zielono i pomimo tego, że uczyłem się zawodu mechanik-kierowca, to prawa jazdy sobie nie zrobiłem. A teraz jestem już na to za stary.

MG: Czego Pan życzy swoim kolegom, którzy będą dalej pracować w MPK?

RB: Chciałbym życzyć kolegom, żeby pracowali tak jak ja i dopracowali do wieku emerytalnego. Żeby nic złego im się nie przydarzyło. Ja przez tyle lat pracy nie miałem żadnego wypadku. Zawsze myślałem nad tym co robię, żeby sobie i innym nie zrobić krzywdy, tak żeby nikt przeze mnie nie ucierpiał. Natomiast firmie życzę, żeby mieli takich pracowników jak ja, którym będzie się chciało pracować i będą lubić to, co robią.

MG: Gdyby miał Pan szansę jeszcze raz wybrać drogę kariery zawodowej. Jak by Pan wybrał?

RB: Gdybym był młody i miał jeszcze raz wybierać to zacząłbym tak samo. Lubiłem i nadal lubię to co robię. Nic bym nie zmienił. Trafiłem tu na swoje miejsce.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

MIROSŁAW CZECHOWSKI, KATARZYNA SZYMAŃSKA, MARIOLA ZIÓŁKO

„TRAMWAJ MOCY” NA LINII NR 20



Pani Wiceprezydent Miasta Krakowa, Maria Klaman z uczestnikami projektu.

14 kwietnia i 6 maja 2025 roku mieszkańcy Krakowa mogli uczestniczyć w niezwykle wyjątkowym wydarzeniu społecznym i edukacyjnym. Po raz drugi ulicami miasta przejechał Tramwaj Mocy nr 20 – inicjatywa zorganizowana przez uczniów Szkoły Podstawowej nr 8 oraz pedagogów szkolnych: p. Katarzynę Szymańską i p. Mariolę Ziółko, we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, w ramach miejskiej kampanii #OgarniamŻycie.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie reprezentował Mirosław Czechowski z Działu Technicznego, opiekun projektu #Ogarniam Życie. Celem wydarzenia było budowanie przestrzeni pełnej pozytywnej energii, życzliwości i wsparcia – zarówno wśród młodzieży, jak i wśród mieszkańców Krakowa.

Tramwaj „Tramwaj Mocy” wyruszył z pętli Mały Płaszów i dotarł do pętli tramwajowej Cichy Kącik. Niósł ze sobą przesłanie, że każdy dzień można zmienić w lepszą chwilę – dzięki sile, jaką drzemie w nas samych.

Sercem całej akcji były papierowe „Skrzydła Mocy”, trzymane przez uczennicę klasy 7b.

Do nich uczestnicy-pasażerowie „Tramwaju Mocy” przypinali białe pióra z własnoręcznie

zapisanymi afirmacjami, marzeniami i dobrymi myślami.

Ten symboliczny gest miał przypominać, że każde słowo ma moc, a wspólnie tworzymy atmosferę wzajemnego wsparcia i zrozumienia.

Każdy pasażer „Tramwaju Mocy” otrzymywał „Bilet Mocy” oraz karnecik z dobrymi myślami. 6 maja 2025 roku ponownie w trasę na linii 20 wyruszył z pętli tramwajowej Mały Płaszów „Tramwaj Mocy”. Tym razem w wydarzeniu udział wzięła również Pani Maria Klaman, Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa nadzorująca Departament Polityki Społecznej oraz Departament Edukacji.

Pani Wiceprezydent nie tylko towarzyszyła uczniom w przejeździe, ale także aktywnie włączyła się w czasie jazdy do Cichego Kącika w akcję promocyjną wydarzenia „Tramwaj Mocy” będącego częścią projektu #Ogarniam Życie.

Obecność Pani Wiceprezydent podkreśliła, jak ważna jest otwartość na inicjatywy młodzieży i ich wkład w życie społeczne Miasta Krakowa.

„Tramwaj Mocy” na linii 20 pokazał, że zwykła podróż może zmienić się w poruszające i inspirujące doświadczenie. Inicjatywa spotkała się z bardzo ciepłym przyjęciem pasażerów oraz mieszkańców – wielu z nich reagowało z uśmiechem i zainteresowaniem. ■

WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

ŚWIATOWY DZIEŃ KRWIODAWCY – ŚWIĘTO DEDYKOWANE DAWCOM KRWI

Święto zostało ustanowione 14 czerwca 2004 roku przez Światową Organizację Zdrowia, Międzynarodową Federację Towarzystw Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca, Międzynarodową Federację Organizacji Krwiodawców oraz Międzynarodowe Towarzystwo Transfuzjologiczne.

Jest obchodzone corocznie 14 czerwca w dzień urodzin Karla Landsteinerja, który w 1901 roku odkrył a następnie sklasyfikował grupy krwi. W tym roku z okazji tego dnia, członkowie Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK działającego w MPK w Krakowie zorganizowali akcję w tramwaju jeżdżącym na linii nr 76 i zachęcali podróżnych do honorowego oddawania krwi. Rozdawane były przygotowane przez Klub ulotki, a także informacje dla kandydatów na krwiodawców z RCKiK w Krakowie. Dzieci otrzymywały modele kartonowe wagonu RP650 pomalowanego dla potrzeb akcji „150 litrów krwi z okazji 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie”. To właśnie w tym tramwaju odbywała się akcja, której uczestnikami byli członkowie Zarządu Klubu: Artur Drożdż, Władysław Michałski i Dawid Urbanik oraz dwaj młodzi wolontariusze: Bartosz Kozieł i Maksymilian Kozieł. ■



Akcja HDK w tramwaju, 14 czerwca 2025 roku

MAREK GANCARCZYK

O MUKOWISCYDOZIE W TRAMWAJU MPK

Co roku, 8 września, obchodzony jest Światowy Dzień Mukowiscydozy. W tym dniu wspólnie z fundacją MATIO chcieliśmy zwrócić uwagę na potrzeby osób chorych i ich rodzin, a także budować świadomość społeczną, walczyć ze stereotypami i wspierać działania poprawiające jakość życia chorych.

Z tego powodu fundacja MATIO wspólnie z MPK zorganizowała akcję w tramwaju, który kursował na linii nr 14 (Miśnieńska – Bronowice). W tramwaju byli wolontariusze Fundacji, którzy udzielali informacji o mukowiscydozie oraz kwestowali na rzecz chorych.

Mukowiscydoza to ciężka, genetyczna choroba. Wpływa przede wszystkim na układ oddechowy i pokarmowy, znacznie utrudniając codzienne funkcjonowanie chorych.

Światowy Dzień Mukowiscydozy to moment, w którym społeczności na całym świecie łączą się aby podnieść świadomość na temat tej choroby, zwiększyć zrozumienie potrzeb chorych oraz okazać solidarność ich rodzinom.

Symboliczne gesty mają ogromne znaczenie — nie tylko dla chorych, którzy widzą, że nie są sami w swojej walce, ale również dla mieszkańców oraz turystów, którzy w ten sposób mogą dowiedzieć się więcej i włączyć w inicjatywy pomocowe. ■

PIOTR MROWIEC

TROCHĘ HISTORII Z NASZEJ MPK-OWSKIEJ TURYSTYKI

„W góry, w góry miły bracie tam swoboda czeka na cię”

(Wincenty Pol, „Pieśni o ziemi naszej” 1843r.)



26 kwietnia 1954 roku powstało przy MPK Kraków zakładowe Koło PTTK (nr 17) składające się z 17 osób. Pierwszym przewodniczącym Koła był Stanisław Wójtowicz. Działalność obejmowała organizowanie wycieczek wypoczynkowo-krajoznawczych, turystykę górską, nizinną oraz narciarską, udział w ogólnopolskich rajdach

i zlotach, prowadzenie wypożyczalni sprzętu turystycznego, map i przewodników.

W pierwszym roku działalności odbyły się 2 wycieczki z udziałem 18 osób.

Po 19 latach swojej działalności, w 1973 roku Koło zorganizowało 188 wycieczek, w których wzięło udział łącznie 8 185 pracowników wraz z rodzinami. Rok później z okazji 20-lecia istnienia Koło liczące 170 członków przyjęło ➔



Pracownicy MPK w Krakowie na górskich szlakach



Jedna z pierwszych wypraw w góry po ponownym założeniu Klubu Turystyki Górskiej

jako patrona Wincentego Pola, wtedy też podjęto decyzję o przepracowaniu w czynie społecznym 4 godzin w celu uporządkowania otoczenia Ośrodka Wypoczynkowego w Osieczanach (dla uczczenia 20-lecia istnienia Koła oraz 30-lecia istnienia PRL :).

W latach 1975-1990 Koło organizowało corocznie ogólnopolskie rajdy górskie wydając wzorem innych MPK-ów w Polsce okolicznościowe odznaki.

Pierwszy Ogólnopolski Rajd Górski MPK Kraków rozpoczął obchody 100-lecia naszego przedsiębiorstwa. Dnia 2 października 1975 roku na szlaki turystyczne Beskidu Wyspowego i Gorców wyruszyło 6 drużyn (łącznie 143 turystów) z: MPK

Kraków, MPK Bydgoszcz, MPK Wrocław MPK Rzeszów, WPK Katowice oraz Instytutu Naftowego w Krakowie. W jednodniowej trasie uczestniczyła też drużyna z MPK Jaworzno. Uroczyste zakończenie rajdu miało miejsce 5 października w OW w Osieczanach. Uczestnicy otrzymali odznaki rajdowe oraz dyplomy i pamiątkowe puchary 100-lecia.

Obchody 100-lecia MPK zakończono 12 października wycieczką do Zakopanego i Morskiego Oka. W 1975 roku Koło liczyło ok. 180 członków.

W 1981 roku Koło zorganizowało pierwszy rajd „narciarski” w Ochotnicy Górnej, który przy niespodziewanym braku śniegu przybrał charakter pieszej wędrówki. Kolejne rajdy poczynawszy od ➔

1983 roku odbywały się regularnie z aktywnym wykorzystaniem nart.

W IX Rajdzie Górskim (od 4 do 11 września 1983 roku) oprócz 16 przedsiębiorstw komunikacyjnych z Polski wzięła również udział drużyna z zaprzyjaźnionego przedsiębiorstwa komunikacyjnego KV Drezno. Podczas rajdu przebyto 20 tras górskich ośmio- i czterodniowych, poczynając od Beskidu Małego, poprzez Beskid Żywiecki i Beskid Śląski. Łączna ilość uczestników wyniosła 202 osoby.

XV Ogólnopolski Rajd Górski, który odbył się w dniach od 2 do 10 września 1989 roku z uwagi na wzrost cen za noclegi (od 150% do 200%) został ograniczony w ilości uczestników. Zamiast planowanych pierwotnie 200 osób z innych przedsiębiorstw komunikacyjnych udział wzięło około 80 pracowników MPK Kraków wraz z zaproszonymi gośćmi z przedsiębiorstwa komunikacyjnego KV Drezno. Nie obyło się oczywiście bez przygód na trasie – akcji poszukiwawczej pary turystów, którzy zagubili się podczas zejścia ze szczytu Babiej Góry.

Ostatni rajd górski zakładowego koła PTTK im. W. Pola miał miejsce w dniach od 9 do 16 września 1990 roku w niesprzyjających warunkach pogodowych. W rajdzie wystartowało 8 drużyn, łącznie 94 turystów z: Krakowa, Warszawy, Wrocławia, Częstochowy, Katowic, Bydgoszczy, Tych, Bogucic i Chorzowa. Trasy obejmowały Babią Górę, Tatry i Podhale. Uroczyste zakończenie rajdu odbyło się w Jurkowie „i o dziwo przy wspaniałej pogodzie, która jakby na nasze życzenie trwała przez okres kilku godzin. Pozwoliło to organizatorom na zrealizowanie w pełni zaplanowanego programu tzn. przeprowadzenia wieloboju rekreacyjnego z drobnymi upominkami, z którego największej radości miały uczestniczące w rajdzie dzieci w liczbie kilkunastu. Było też podsumowanie i wręczenie pamiątkowych dyplomów dla drużyn oraz dla najmłodszego i najstarszego uczestnika rajdu, było tradycyjne ognisko z pieczeniem kiełbasek oraz przyśpiewkami piosenek turystycznych.”

Poza wspomnianymi wydarzeniami członkowie koła uczestniczyli w innych imprezach turystycznych organizowanych na terenie kraju (np.: Rajd Trzech Szczytów, Rajd Nocny, Rajd Przyjaźni „Szlakami Lenina”, Złot Turystów Górskich „Hala Krupowa”, rajdy organizowane przez inne przedsiębiorstwa komunikacyjne) i zagranicą.

Koło zakończyło swoją działalność na początku lat 90-tych. Ostatnim przewodniczącym Koła był Zbigniew Ciaputa, a ostatnią osobą aktywnie

zaangażowaną w działalność Koła był śp. Andrzej Mitka.

KLUB TURYSTYKI GÓRSKIEJ MPK KRAKÓW IM. WINCENTEGO POLA

Pomysł powstania Klubu zrodził się na kanwie obchodów 150-lecia istnienia Komunikacji Miejskiej w Krakowie i w związku z pojawieniem się w sieci na aukcji odznaki pn. Pierwszy Ogólnopolski Rajd Górski MPK Kraków, która zainicjowała rozmowy na temat reaktywacji turystyki górskiej w Spółce.

Dnia 20 kwietnia 2025 roku (w rocznicę urodzin patrona Klubu – przypadek :) Zarząd Spółki wyraził zgodę na utworzenie Klubu przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, działającego w ramach osobowości prawnej Krakowskiego Oddziału PTTK.

Dnia 5 czerwca 2025 odbyło się zebranie założycielskie Klubu, które w liczbie 25 członków założycieli jednogłośnie powołało do istnienia Klub Turystyki Górskiej MPK Kraków im. Wincentego Pola, wybrało władze Klubu oraz zatwierdziło Regulamin Klubu.

Dnia 11 czerwca 2025 r. kropkę nad „i” postawił Zarząd Krakowskiego Oddziału PTTK, który zaakceptował decyzje Zabrania założycielskiego i stosowną uchwałą włączył klub w struktury PTTK.

Klub zrzesza turystów górskich związanych z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie (pracowników MPK i ich rodziny, rencistów i emerytów MPK oraz sympatyków Klubu) zainteresowanych poszerzaniem swojej wiedzy i umiejętności wędrowania po górach Polski i za granicą.

Celem Klubu jest organizacja wszelkiej działalności związanej z turystyką górską. Swoją cel Klub realizuje poprzez:

- organizowanie imprez górskiej turystyki pieszej, narciarskiej lub rowerowej (rajdy, wycieczki jedno lub wielodniowe, festyny itp.)
- stworzenie członkom możliwości wymiany informacji i poglądów na tematy szeroko pojętej problematyki górskiej,
- propagowanie krajoznawstwa, szczególnie w odniesieniu do terenów górskich poprzez organizację spotkań, prelekcji, wystaw itp.,
- propagowanie idei zdobywania górskich odznak turystycznych,
- propagowanie dorobku oraz sylwetki patrona Klubu,
- wszelkie inne działania związane z turystyką górską. ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

POBIEGLI Z OKAZJI 150-LECIA KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI



W niedzielę 14 września 2025 r. 151 pracowników MPK w Krakowie ubranych w okolicznościowe koszulki jubileuszu 150 lat Komunikacji Miejskiej w Krakowie przebiegło dystans minmaratonu (4,2 km) pomiędzy dwiema siedzibami krakowskiego przewoźnika: najstarszą, na ul. Świętego Wawrzyńca i obecną na ul. Jana Brożka. Sygnał do startu dał Stanisław Kracik, zastępca Prezydenta Krakowa. Rozpoczęcie biegu odbyło się w otoczeniu wyeksponowanych specjalnie na tę okazję przed Muzeum Inżynierii i Techniki wyjątkowych pojazdów: najstarszego autobusu Rugby Express L z 1929 r. i najstarszego tramwaju SN3 z 1906 roku. Wbiegających na metę witały zaś najmłodsze zakupy MPK: Lajkonik II z najnowszej dostawy i Autosan.

W grupie biegaczy znaleźli się: prowadzący pojazdy, pracownicy stacji, zajezdni oraz niemal wszystkich działów Spółki, w tym Rafał Świerczyński, prezes zarządu i Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu. Byli wśród nich piłkarze i siatkarze z wewnętrznych Lig MPK oraz oczywiście biegacze z MPK Runners Kraków, którzy zorganizowali i zabezpieczali to wydarzenie. Pogoda tego dnia była dla uczestników biegu dość łaskawa, ponieważ prognozowany przez meteorologów całodzienny deszcz pokropił nas tylko na starcie i na ostatniej prostej do mety. Przez cały dystans utrzymywane było spokojne tempo, któremu sprostać mogli nawet najwolniejsi uczestnicy. Z założenia był to bieg integracyjny „dla każdego”. Podczas wspólnego truchtu panowała swobodna, miła atmosfera. Co chwila wybuchały ➔





Szczęśliwi na mecie

salwy śmiechu, padały żarty, przekomarzania. Im bliżej mety tym jednak robiło się nieco ciszej ponieważ u niektórych uczestników, co zrozumiałe, zaczynało pojawiać się zmęczenie. Ale na koniec wszyscy jedną zwartą grupą wbiegliśmy na metę. Nastąpiło rozdanie medali, kilka słów podziękowania za udział w biegu ze strony prezesa zarządu oraz pamiątkowe zdjęcie na tle najnowocześniejszego taboru. Uczestnicy otrzymali posiłek regeneracyjny w postaci wody, musu owocowego i batonów energetycznych, a po odebraniu odzieży z depozytu, wrócili do swoich niedzielnych zajęć. Niektórzy z prowadzących – wprost na swoją zajezdnię albo na końcówkę, aby rozpocząć zaplanowaną pracę. Niedziela – nie niedziela, święto – nie święto, nasze autobusy i tramwaje muszą wozić mieszkańców Krakowa i okolic.

A skąd w ogóle pomysł na taki bieg? O uczczeniu rocznicy powstania krakowskiej komunikacji okolicznościowym biegiem, jako grupa MPK Runners myśleliśmy jeszcze w 2019 roku, przed obchodami 145-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Ale jak pamiętamy, w roku jubileuszu wybuchła pandemia i odwołano wszystkie imprezy, z Olimpiadą w Tokio włącznie. Istniała obawa, że jeśli i my nie odwołamy naszych zawodów, zjadą do nas wszyscy najlepsi lekkoatleci świata i na ich tle wypadniemy bardzo blado :) nie mówiąc o konieczności zapewnienia nagród na oczekiwanym przez nich poziomie. Z tych też powodów w 2020 roku biegu nie zorganizowaliśmy.

Kiedy zbliżała się kolejna „okrągła” rocznica komunikacji miejskiej, postanowiliśmy zrobić wszystko, aby własnymi nogami uświetnić ten jubileusz. Jeszcze zimą, podczas przygotowywania

ramowego harmonogramu obchodów zgłosiliśmy chęć organizacji biegu rocznicowego. Wpisano nas w grafik i zaczęło się ustalanie szczegółów. Pomysły były różne: bieg na 150 km na 150 lecie, albo chociaż na 150 okrążeń stadionu, bieg między lokalizacjami MPK, sztafeta biegowa do Domu Wczasowego Patrycja w Zakopanem i wiele innych. Przyznać trzeba, że znacznej części z tych propozycji sprostalbymy jedynie najbardziej wytrwali Runnersi. Po burzliwych dyskusjach stanęło na biegu integracyjnym na dystansie minimaratonu. Jest to dystans wymagający, ale nie dyskwalifikujący dla przeciętnie sprawnego człowieka. Szczęśliwie okazało się, że dwie siedziby naszej Spółki (na ul. J. Brożka i ul. św. Wawrzyńca) dzieli ok. 4km więc pozostało jedynie wytyczenie bezpiecznej trasy i zaraz po ustaleniu jej przebiegu rozpoczęcie przygotowań. Jako że każdy z nas brał udział w dziesiątkach lepiej lub gorzej zorganizowanych zawodów, wiedzieliśmy jak taka organizacja powinna wyglądać. To bardzo pomogło przy przygotowaniach. Uzyskanie zgody na zgromadzenie, organizacja Biura Zawodów, zabezpieczenie trasy, autobus depozytowy, zakupy – z tym wszystkim pierwszy raz zmierzaliśmy się „od drugiej strony”, dotychczas będąc jedynie odbiorcami takich usług.

Na koniec chcielibyśmy podziękować wszystkim osobom, które pomogły nam w organizacji tego wydarzenia a w szczególności zabezpieczającym trasę: Policji, Krakowskiemu Pogotowiu Ratunkowemu i inspektorom ruchu MPK, a także pracownikom pomagającym na linii startu i mety. Panie i Panowie – DZIĘKUJEMY! I do następnego biegu! ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

BIEGAJĄC POMAGAMY, CZYLI POLAND BUSINESS RUN 2025

W dniu 7 września 2025 roku, jak co roku odbył się Poland Business Run czyli bieg charytatywny w formie sztafety. Dochód z imprezy, także tradycyjnie, został przeznaczony na potrzeby osób ze schorzeniami narządu ruchu. W tym roku zmieniła się nieco formuła biegu, gdyż dopuszczono biegi wirtualne, tydzień wcześniej zorganizowano zawody w Warszawie, a sesję krakowską z uwagi na liczbę zgłoszonych drużyn podzielono na dwa dni (sobotę i niedzielę). Sztafety wystawione przez MPK w Krakowie w liczbie pięciu biegły w niedzielę, a wśród nich była jedna złożona tylko z biegaczek. Z zasady w imprezie tej liczy się sam udział i zbieranie funduszy pomocowych, ale każdy oczywiście stara się wypaść jak najlepiej. Nasze panie pobięły na miarę swoich niemałych możliwości i w składzie: Dorota Tyrąła, Monika Stelmach, Anna Kondratowicz (kapitan), Ewelina Ochman i Roksana Syc przebiegły dystans 5 x 4 km w czasie 2:03:21 czym wyprzedziły ponad 200 drużyn, które stanęły na starcie! Dziewczyny, gratulujemy!

Najszybszą naszą sztafetą była drużyna MPK Runners I, która w składzie: Marek Gancarczyk (kapitan), Piotr Mrowiec, Jacek Kisielak, Grzegorz Olesiak i Grzegorz Gruszka z czasem 1:17:18 zajęła 17 miejsce w sesji niedzielnej. Indywidualnie Marek i Jacek znaleźli się w pierwszej setce uczestników na ponad 8,3 tysięcy startujących tego dnia. Nie startował w tym roku z powodu kontuzji najszybszy sprinter MPK – Janusz Bzukała. Januszu, wracaj do zdrowia. Ktoś w końcu musi wyprzedzić team pana Adama Czerwińskiego.

Kolejne sztafety MPK uzyskały następujące wyniki:

- „Dwójka” w składzie: Jarosław Sabat (kapitan), Dariusz Długaszek, Maciej Drzewiecki, Bartłomiej Boksa, Michał Czarnota z czasem 1:30:33 zajęła 121 miejsce.
- „Trójka” w składzie: Łukasz Słowik, Tomasz Bałabański (kapitan), Dariusz Kański, Marcin



Trębacz i Paweł Orlof uzyskała czas 1:40:49 plasując się na 449 pozycji.

- „Czwórka” w składzie: Kamil Pilszak, Łukasz Nowak, Leszek Biliński, Roman Combrzyński i Marcin Skowyrza (kapitan) przebiegła wyznaczoną trasę w czasie 1:45:45 plasując się w górnej połowce startujących drużyn, na 711 miejscu.

Pierwszego dnia krakowskich zawodów wystartowało także sześć sztafet Urzędu Miasta Krakowa, a jednym z zawodników był Prezydent Miasta Krakowa, Aleksander Miszalski. Jego sztafeta, Wielopolscy#1 uzyskała czas 1:47:43 i wyprzedziła niemal 700 drużyn, które tego dnia stanęły na starcie. Czas pana Prezydenta, 20:06 budzi szacunek, gdyż był on szybszy od wielu z nas, Runnersów. ■

JAROSŁAW SABAT – PRACOWNIK DZIAŁU INFORMATYKI MPK W KRAKOWIE

PRZYSTANEK LIMA – MARATON NA KONTYNENCIE POŁUDNIOWOAMERYKAŃSKIM

Maraton w Limie był dla mnie kolejnym krokiem do zdobycia Korony Maratonów Świata, na którą składa się przebiegnięcie maratonu na każdym z siedmiu kontynentów. Wybór odpowiedniego biegu w Ameryce Południowej nie był łatwy, gdyż wiele z nich odbywa się na znacznych wysokościach lub przy wysokich temperaturach strefy równikowej. Wybrałem Limę licząc na to, że oddziaływanie zimnego prądu peruwiańskiego i położenie nad oceanem na niewielkiej wysokości pozwolą mi ukończyć tę rywalizację z pozytywnym wynikiem.

Do Limy dotarłem lotem z Madrytu w przeddzień biegu o godzinie 5-tej rano. Samolot został skierowany na nowo otwarty terminal, z którego jedyną opcją dostania się do miasta była taksówka. Jadąc taksówką do położonej nad Pacyfikiem dzielnicy Miraflores miałem okazję po raz pierwszy zobaczyć najpierw południowoamerykańskie slumsy, a następnie Ocean Spokojny. Po dotarciu w okolice Parku Kennedy'ego, gdzie miałem nocleg i gdzie także miał startować maraton, zostawiłem swoje rzeczy w hotelu i udałem się na śniadanie, po którym miejskim autobusem wyruszyłem w kierunku EXPO, znajdującego się w kompleksie sportowym VIDENA w dzielnicy La Victoria. Lima okazała się być olbrzymim, zatłoczonym i zakorkowanym pomimo soboty miastem, a uszy już po chwili zaczęły mnie boleć od ciągłego dźwięku klaksonów, który stanowił swoisty język porozumiewania się uczestników ruchu. Po opuszczeniu dzielnicy Miraflores krajobraz zmienił się na niekorzyść, a kolejne mijane dzielnice były coraz bardziej biedne i brudne i chaotyczne. Po godzinie jazdy dotarłem do celu. Centrum sportowe VIDENA dla odmiany nie odstawało od tych europejskich, a samo EXPO także trzymało poziom. Sprawnie odebrałem pakiet



Jarosław Sabat z medalem

startowy, na drugim krańcu EXPO koszulkę, która niespodziewanie pomimo rozmiaru L okazała się być o wiele za duża. Pokręciłem się chwilę po rozległym terenie EXPO, obejrzałem oferty sponsorów, skorzystałem z serwowanego poczęstunku, po czym opuściłem to cywilizowane miejsce, aby udać się na przystanek autobusowy, który już takim miejscem nie był. Po około pół godzinie kiedy już zorientowałem się jakie prawa komunikacyjne rządzą w tej części miasta złapałem autobus, który zawiózł mnie z powrotem do będącej oazą spokoju dzielnicy Miraflores. Udałem się ponownie do hotelu, gdzie dopełniłem formalności meldunkowych i po krótkim odpoczynku po- ➔

szedłem zwiedzić najbliższą okolicę, zjeść obiad i zrobić niezbędne zakupy. Po godzinie 18-tej, kiedy w Limie zaczął zapadać zmrok, byłem już przygotowany do niedzielnego startu i gotowy do snu. Siedmiodzinna różnica czasu spowodowała, że zasnąłem szybko i obudziłem się o godzinie 2:30, miałem więc wystarczająco dużo czasu, aby spokojnie przygotować się do biegu, którego start był zaplanowany na godzinę 6.00 rano. Przemyslałem taktykę na bieg, zjadłem śniadanie i po odprawieniu przedstartowych rytuałów, byłem gotowy do wyjścia.

Start biegu odbywał się dosłownie pod moim oknem hotelowym, a żeby dostać się do swojej strefy C musiałem się tylko cofnąć o dwie przecznice, co nie było problemem. Depozyt tym razem nie był potrzebny, wziąłem ze sobą małą butelkę wody i o godzinie 5:15 wyszedłem na pogrążone jeszcze w mroku limskie ulice. Około 5:50 ustawiłem się w gotowości do startu. Po chwili zaczęliśmy się powoli przesuwać się w kierunku linii startu i kilka minut później rozpocząłem wyścig.

Startujemy w ciemnościach z Av. Jose Larco, ale dosłownie po chwili nie wiedzieć kiedy robi się jasno, nad miastem unosi się jednak od rana dość gęsta mgła. Start okazuje się wspólny dla maratonu i półmaratonu, początkowo jest więc duży tłok, dodatkowo od początku trasa biegnie lekko pod górę, stąd pierwszy kilometr pokonuję w tempie 5:55. Rozglądam się za prowadzącymi na czas 4 godzin, ale nie odnajduję ich, pozostaje mi więc biec własnym tempem. Postanawiam w miarę możliwości przyspieszyć do tempa 5:40. Od startu kierujemy się na północ miasta szeroką dwupasmową Av. Arequipa przez dzielnice Miraflores i San Isidro. Na trasie liczni kibice dopingują biegaczy bardzo żywiołowo, z kolei na punktach z wodą usytuowanych co 3 km robi się zamieszanie, gdyż są one zbyt krótkie. Do szóstego kilometra biegniemy prosto na północ pod górę, potem zawracamy, aby biec w przeciwnym kierunku w dół, wówczas osiągam zakładane średnie tempo. Podczas biegu w dół zegarek sygnalizuje mi że biegnę za szybko, zwalniam więc aby zmieścić się w planowanym przedziale. Na dziewiątym kilometrze skręcamy w prawo w Av. Cesar Vallejo i znów zmiana profilu, teraz biegniemy pod górę przez około 2 kilometry przecinając park Ramon Castilla, potem zawracamy i aż do 17 kilometra znów biegniemy w dół schodząc około 50 m z wysokości n.p.m. Na 17 kilometrze skręcamy w stronę oceanu i malowniczych klifów, na których opiera się najbardziej zadbanej dzielnicy

Limy – Miraflores. Tu trasa zaczyna ponownie biec pod górę, najpierw spokojnie, a potem pojawiają się dwa mocniejsze podbiegi. Z prawej strony szumi ocean, ale widoczność jest ograniczona przez mgłę. Przebiegamy obok znanej latarni morskiej Faro de la Marina i położoną na skarpie ulicą kierujemy się stroną tarasów widokowych Larcomar. Tempo mojego biegu na tym odcinku spada, zbliżamy się już do zakończenia pierwszej pętli i ciągle biegniemy pod górę. W tym miejscu półmaraton skręca w lewo pozostawiając nam dużo więcej miejsca na trasie. Po chwili rozpoczynamy drugą pętlę wybiegając ponownie na długą prostą, którą kierujemy się na północ. Mgła powoli rzednie, ale słońce wciąż jest dla nas łaskawe skrywając się za chmurami. Staram się utrzymać tempo 5:40, ale na drugiej pętli jest to już trudniejsze, nadrabiam dopiero na kolejnym odcinku który biegnie w dół, to już 27 kilometr trasy, biegnę równo, ale o kilka sekund wolniej niż na pierwszej pętli. Osiągam 30 kilometr przy średnim tempie 5:41, ale kiedy zaczyna się kolejny dwukilometrowy podbieg czuję, że nogi już tak nie niosą. Od 33 kilometra kiedy ponownie zaczynamy biec w dół, staram się przyspieszyć, przychodzi mi to z trudem, mimo tego że profil trasy pomaga. Aż do 38 kilometra biegniemy w dół i na tym pięciokilometrowym odcinku utrzymuję tempo zbliżone do zakładanego. Jednak nic nie trwa wiecznie, po chwili skręcamy w stronę oceanu i zaczyna się finałowy czterokilometrowy podbieg. Zachowuję na tyle sił, że pokonuję początkowo ten odcinek w tempie około 5:50, mijamy latarnię, potem przychodzą wspomniane wcześniej dwa mocniejsze podbiegi, gdzie biegnę już wyraźnie wolniej. Ocean po prawej jest teraz znacznie lepiej widoczny, mgła się podniosła, jednak w tym momencie mniej jest chęci do podziwiania widoków. Kiedy mijamy tarasy Larcomar do mety pozostaje około półtora kilometra. Ciągłe jest lekko pod górę, biegnę mobilizując resztki sił i wypatrując ostatniej prostej, ale zakręty mnożą się jeden za drugim. Mimo wszystko wiem, że meta jest już blisko i że czas będzie niezły. W końcu mijam ostatni zakręt i w odległości kilkuset metrów przed sobą widzę metę. Finiszuję w czasie 4 godzin i 4 minut, który jest dla mnie bardzo satysfakcjonujący zważywszy na miejsce biegu.

Na mecie odbieram medal z wizerunkiem Faro de la Marina i rozglądam się za wodą, muszę przejść dobre kilkaset metrów i dopiero w strefie depozytów dostaję picie i jedzenie. Robię pamiątkowe zdjęcie i wracam powoli w kierunku mety, aby obejrzeć jeszcze finisz kolejnych zawodników. ■

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

LIGA MPK KRAKÓW 2024/25



Najlepszy zespół Ligi MPK – Zajeźdźnia Wola Duchacka

27 czerwca 2025 roku – to właśnie tego dnia zakończyliśmy rozgrywki piłkarskie w XIII sezonie ligowym! Łącznie w rozgrywkach, które już od lat odbywają się na obiekcie TS Tramwaj przy ul. Praskiej 61a, strzeliliśmy 306 goli, czyli średnio 6,8 w meczu. Finalnie, po emocjonującej końcówce sezonu, zwyciężyła drużyna z Zajeźdźni Autobusowej Woli Duchackiej, podium uzupełniły zespoły Nowej Huty i Płaszów TR. Najlepszym strzelcem, kolejny raz został Kacper Klimczyk (Płaszów TR), bramkarzem sezonu został wybrany Borys Bohosiewicz (Wola Duchacka), a drużyną „Fair Play” wybrano zespół z Zajeźdźni Autobusowej Bieńczyce.

TABELA KOŃCOWA XIII SEZONU:

1.	Wola Duchacka	15 12-0-3	71:22	36
2.	Nowa Huta	15 10-1-4	59:30	31
3.	Płaszów TR	15 9-0-6	57:44	27
4.	Bieńczyce	15 7-2-6	63:64	23
5.	Brożka Team	15 5-0-10	40:60	15
6.	Podgórze	15 0-1-14	16:86	1

Nagrody drużynowe i indywidualne wręczał pan Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie, wspólnie z Markiem Adamskim, kierownikiem zajeźdźni autobusowej Wola Duchacka. ■

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

PRACOWNICY MPK W KRAKOWIE ZAGRALI W TURNIEJU WSPIERAJĄC BEZDOMNE KOTY

Drużyna złożona z zawodników krakowskiego przewoźnika, którzy występują w piłkarskiej Lidze MPK, zagrała w wyjątkowym turnieju, który był okazją do zbiórki żywności dla bezdomnych kotków. Turniej odbywał się w niedzielę, 21 września na os. Kalinowym w Nowej Hucie. Szlachetny cel turnieju był oczywiście

najważniejszy, ale liczyła się także dobra gra. Zespół pracowników MPK zdobył w nim srebrne medale – w zaciętym finale ulegając nieznacznie przeciwnikom 4:6.

Dziękujemy organizatorom za zaproszenie do udziału w tym wydarzeniu. Cieszymy się, że mogliśmy w ten sposób wesprzeć potrzebujące koty. ■

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

20 LAT HISTORII I DZIAŁALNOŚCI SEKCJI PIŁKARSKIEJ ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ PODGÓRZE 2004-2024

Wielkie słowa uznania dla Prezesa Ligi MPK Kraków, Janusza Więckowskiego za ogrom pracy włożonej w stworzenie Kroniki.

Przez dwadzieścia lat Janusz zbierał i archiwizował wszystkie możliwe materiały – artykuły z Przewoźnika Krakowskiego, zdjęcia (na szczęście wiele z nich jest podpisane z tyłu) oraz filmy, od początku piłki nożnej w naszym Przedsiębiorstwie.

Gdy jeszcze nie istniała zorganizowana Liga piłkarska w MPK, zespół Pogórze rozgrywał mecze towarzyskie.

Piotr Pruchnicki był inicjatorem drużyny MPK Podgórze i to on zaraził swoją pasją pozostałe zajezdnie. Chwała mu za to, a na jego cześć, rokrocznie Liga MPK Kraków rozgrywa Turniej jego imienia, aby pamięć o nim przetrwała.

Janusz starannie ukończoną Kronikę przekazał, w dniu zakończenia sezonu ligowe-



Przekazanie kroniki z początkami Ligi MPK

go 2024/25, na ręce wiceprezesa Zarządu MPK w Krakowie, pana Mariusza Szałkowskiego.

O dalszych losach Kroniki będziemy informować, ponieważ pragnęlibyśmy, aby nie leżała na półce, a była dostępna dla każdego, kto jest ciekaw jej zawartości. ■

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

PRACOWNICY MPK ZAGRALI DLA ONKOLOGII

Wniedzielę, 28 września pracownicy zagraли w turniejach organizowanych w ramach wydarzenia organizowanego przez Fundację im. prof. Jerzego Armaty. Całe wydarzenie odbywało się w Kochanowie, a wszystkie zebrane środki zostaną przekazane na rzecz Zakładu Radioterapii Centrum Onkologii przy ul. Gancarskiej w Krakowie.

W turnieju piłkarskim wystąpili pracownicy krakowskiego przewoźnika, którzy grają w Lidze MPK w Krakowie. Pod wodzą kapitana Sławomira Suchoszka, zespół wywalczył 3. miejsce. Z kolei w meczu siatkarskim wystąpili zawodnicy z siatkarskiej Ligi MPK, którzy zagraли z zespołem Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Rywalizacja była



ważna, ale nie tak jak możliwość pomocy i wsparcia tego wyjątkowego celu, jakim jest leczenie chorych na raka. ■

MAREK GANCARCZYK

KOLEJNE DEFIBRYLATORY W MPK W KRAKOWIE



MPK w Krakowie zyskało kolejne defibrylatory AED. Urządzenia są już dostępne w trzech nowych lokalizacjach i jeżeli zajdzie taka potrzeba będą mogły być użyte do ratowania życia pracowników MPK oraz mieszkańców. Defibrylatory trafiły do dwóch zajezdni autobusowych MPK – w Bieńczycach i w Płaszowie oraz do zajezdni tramwajowej Podgórze. Sprzęt został sfinansowany ze środków przyznanych z funduszu prewencyjnego PZU oraz środków własnych MPK.

Oznacza to, że urządzenia ratujące życie są już dostępne w każdej z pięciu zajezdni MPK. W ubiegłym roku w takie urządzenia zostały wyposażone: zajezdnia autobusowa Wola Duchacka, zajezdnia tramwajowa Nowa Huta oraz budynek MPK przy ul. J. Brożka 3.

To już kolejne działanie MPK w Krakowie, którego celem jest stałe podnoszenie bezpieczeństwa zarówno naszych pracowników jak i pasażerów.

Od wielu lat pracownicy krakowskiego przewoźnika są szkoleni z udzielania pierwszej pomocy. Ich umiejętności wielokrotnie weryfikowało życie, gdy ruszali z pomocą drugiemu człowiekowi prowadząc skuteczną resuscytację.

Defibrylatory są dostępne nie tylko w zajezdniach, ale także w ośmiu radiowozach MPK w Krakowie. Dzięki nim inspektorzy ruchu mogą w jeszcze większym zakresie udzielać pomocy w sytuacjach, gdy zagrożone jest zdrowie i życie nie tylko pasażerów tramwajów i autobusów, ale wszystkich mieszkańców oraz turystów przyjeżdżających do naszego miasta. Przypomnijmy, że urządzenia AED znajdują się także m.in. na przystanku Dworzec Główny Tunel w obu kierunkach, na pętli Krowodrza Górka, Czerwone Maki P+R oraz na dworcu autobusowym w Czyżynach.

W przyszłości urządzenia AED pojawią się także w tramwajach. ■

PROWADZIŁ AUTOBUSY NA 150 LINIACH

O wyzwaniu i pracy kierowcy rozmawiamy z Grzegorzem Mentalem



Marek Gancarczyk: Od ilu lat pracujesz jako kierowca w MPK w Krakowie?

Grzegorz Mental: Jako kierowca pracuję w MPK od 2019 roku, czyli już 6 lat. Z firmą jestem jednak związany nieco dłużej, bo już w 2016 roku zacząłem fotografować krakowską komunikację miejską.

MG: Postanowiłeś, że w 2025 roku z okazji 150 lat komunikacji miejskiej skompletujesz 150 linii, na których prowadziłeś autobus. Skąd taki pomysł?

GM: Pomysł pojawił się na początku roku. Chciałem w wyjątkowy sposób uczcić jubileusz 150-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie. Jako miłośnik transportu uznałem, że właśnie taka

forma będzie najlepsza. Przy okazji chciałem też pokazać, jak wiele różnych linii musi znać kierowca – zwłaszcza ten pracujący na tzw. rezerwie czynnej.

MG: Zrealizowanie tego pomysłu zajęło ci kilka lat. Kiedy uwierzyłeś, że uda się to zrobić właśnie w tym roku?

GM: Od początku mojej pracy prowadzę, z pomocą przyjaciela – również miłośnika komunikacji – statystyki przejechanych linii oraz pojazdów, którymi jeździłem. W marcu tego roku, aktualizując zestawienie, zauważyłem, że realne jest przekroczenie liczby 150 linii jeszcze w 2025 roku, co idealnie zgrywało się z jubileuszem MPK. Wtedy właśnie uwierzyłem, że ten plan da się zrealizować.

MG: Czy, aby zrealizować ten zamiar, wystarczy pracować na jednej zajezdni?

GM: Niekoniecznie. Pracując wyłącznie na rezerwie czynnej można by to zrobić, ale zajęłoby to dużo więcej czasu. Dlatego, żeby szybciej osiągnąć cel, zdecydowałem się na zmianę zajezdni – najpierw trafiłem do Bieńczyc, a później do Płaszowa.

MG: Pamiętasz swoją pierwszą linię, na której poprowadziłeś autobus?

GM: Oczywiście, pamiętam ją doskonale – nawet godzinę, o której rozpocząłem kurs (śmiech). Była to linia 124, autobusem DE623, a pracę zaczynałem dokładnie o 5:24.

MG: Czy w trakcie tych 6 lat pracy wydarzyła się jakaś szczególnie zabawna lub nietypowa sytuacja na linii, którą pamiętasz do dziś?

GM: Oj, takich historii jest sporo (☺). Pasażerowie potrafią zaskoczyć – od pytania, czy autobus dojedzie na Wawel (dosłownie na dziedziniec), po sytuację, gdy ktoś wsiada do autobusu i myśli, że dojedzie do Wadowic. Ale są też wzruszające momenty, jak podziękowania od starszych osób czy dzieci, które machają kierowcom na pętli. To naprawdę dodaje energii.

MG: Jaką linią była twoja 150. linia w tym roku?

GM: Bardzo zależało mi, aby ta 150. linia była wyjątkowa. Jako konduktor Krakowskiej Linii Muzealnej i kierowca współpracujący przy zabytkowych autobusach wiedziałem, że planowane jest uruchomienie specjalnej linii 150 – symbolicznej ze względu na jubileusz. To była idealna okazja, żeby połączyć mój pomysł z przejazdem właśnie na tej linii. Poprowadziłem jeden z moich ulubionych pojazdów – Scanię CR111M – co dodatkowo nadało temu wydarzeniu wyjątkowy charakter.

MG: Która linia była dla Ciebie największym wyzwaniem?

GM: Chyba linia 232. Trasa do Wilkowa jest długa i wymagająca – trzeba uważać zarówno na ruch miejski, jak i podmiejski, a trasa jest trochę pokręcona. Do tego dochodzą warunki pogodowe, które potrafią sprawić niespodzianki. Ale właśnie w takich kursach widać, jak bardzo różnorodna i odpowiedzialna jest praca kierowcy.

MG: Masz ulubioną linię albo trasę, na którą zawsze czekasz z większym uśmiechem?

GM: Bardzo lubię linię 229 – jest jedną z dłuższych, aglomeracyjnych. Na takiej trasie czas płynie zupełnie inaczej, trzeba jechać bezpiecznie i dynamicznie, jednak wynagrodzeniem za to są piękne zachody słońca w Rusolicach.

MG: A ulubiony autobus?

GM: To trudne pytanie, bo każdy ma coś wyjątkowego. Jeśli chodzi o współczesny tabor, cenię sobie Solarisy Urbino Electric – są wygodne i dobrze się je prowadzi. Ale moje serce bije mocniej do starszych pojazdów, jak wspomniana Scania CR111M czy też Jelcz M121MB. Każda jazda takim autobusem to kawałek historii.

MG: Wspomniałeś o zabytkowych autobusach – co dla Ciebie znaczy praca przy nich?

GM: To dla mnie ogromny zaszczyt i radość. Zabytkowe pojazdy to kawałek historii, o który trzeba dbać. Kiedy prowadzę takiego „weterana”, mam wrażenie, że przenoszę się w czasie i mogę choć na chwilę poczuć, jak wyglądała komunikacja w Krakowie kilkadziesiąt lat temu.

MG: Twoje statystyki wyglądają imponująco. Wspomniałeś, że robisz je razem z przyjacielem – co one obejmują?

GM: To prawdziwe archiwum (☺). Zapisuję każdą linię, pojazd. Dzięki temu mogę później wracać pamięcią do konkretnych dni. To też fajny sposób, żeby pokazać innym, jak szeroki jest świat komunikacji miejskiej.

MG: To jaki masz teraz kolejny pomysł związany ze swoją pracą?

GM: Po zaliczeniu 150 linii chciałbym spróbować przejechać wszystkie linie, które obsługuje MPK S.A. w Krakowie. Nadal będę też angażował się w opiekę nad zabytkowymi autobusami oraz fotografował nasz tabor – zarówno współczesny, jak i historyczny. A prywatnie marzy mi się stworzenie makiety z pociągami oraz naszymi krakowskimi autobusami w skali H0. Prywatnie zbieram modele autobusów, których mam już ponad 130.

MG: Co powiedziałbyś osobie, która chciałaby zostać kierowcą w MPK?

GM: Że to praca wymagająca, ale niezwykle satysfakcjonująca. Trzeba być cierpliwym, odpowiedzialnym i gotowym na różne sytuacje. Ale jeśli ktoś lubi jeździć pojazdami, ceni sobie różnorodność i chce poczuć, że robi coś ważnego dla miasta – to będzie idealne miejsce dla niego, szczególnie w tak stabilnej firmie jaką jest MPK.

MG: Na koniec – co najbardziej lubisz w tej pracy?

GM: To, że każdy dzień jest inny. Nigdy nie ma rutyny – zmieniają się trasy, pasażerowie, sytuacje na drodze. A do tego świadomość, że wożę ludzi po moim rodzinnym mieście – to daje satysfakcję, której nie da się porównać z niczym innym. ■

PIOTR RECLAW

WYJĄTKOWY SEZON KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ I 50 LAT KKMK



W 1875 roku świat wyglądał zupełnie inaczej. Elektryczność była naukową ciekawostką, a żarówka czy telefon nie były jeszcze wynalezione. Nie istniały jeszcze silniki spalinowe, a wojna secesyjna w Stanach Zjednoczonych skończyła się zaledwie 10 lat wcześniej. Ten rok przyjmuje się jako początek komunikacji miejskiej w Krakowie, najpierw w formie omnibusów, od 1882 roku zastąpionych przez tramwaje konne przekształcone w 1901 roku w elektryczne, a dodatkowo od 1927 roku dołączyła do niej trakcja autobusowa.

Przez 150 lat istnienia krakowskiego transportu publicznego ewoluował on w każdym możliwym aspekcie, od infrastruktury poprzez sterowanie

ruchem, do pojazdów. Te ostatnie są najbardziej namacalnym świadkiem bogatej historii komunikacji w Krakowie i w najbardziej efektywny sposób mogą przybliżyć ją mieszkańcom i turystom. Aby to było możliwe, tramwaje i autobusy muszą opuszczać zajezdnie i wyjeżdżać na ulice miasta w ramach takiej inicjatywy jak Krakowska Linia Muzealna, która w dobie szybkiego rozwoju i cyfrowych rozwiązań technologicznych nie daje zapomnieć o 150-letniej historii transportu miejskiego w Krakowie.

Taka okragła rocznica wymagała odpowiednio atrakcyjnego sezonu Krakowskiej Linii Muzealnej. Trwał on od 8 czerwca aż do 28 września. Oprócz kursowania linii o dodatkowo 8 razy zostały uruchomione tramwajowe linie specjalne, a 7 razy



Wystawa zabytkowych autobusów z okazji 50 lat KMK

autobusowe linie specjalne, co stanowi rekord w historii KLM. Większość linii specjalnych nawiązywała do swoich historycznych odpowiedników jak linia 34 na trasie Kurdwanów – Krowodrza Górka, która jeździła z okazji 25 lat pętli Kurdwanów. Były także linie uruchomione, aby umożliwić jak największą liczbę atrakcji jak linia 150, której trasa prowadziła obok wszystkich zajezdni autobusowych, które dodatkowo można było odwiedzić w specjalnych autobusach. Po raz pierwszy zostały także uruchomione linie wieczorne, kiedy to w sobotnie wieczory można było podziwiać zachód słońca z pokładu zabytkowego tramwaju. Wyjątkowo w tym sezonie odbyły się aż 2 parady pojazdów. Parada 35 autobusów odbyła się 29 czerwca, a 21 września przez miasto przejechała parada 26 tramwajów złożonych z 40 wagonów.

Pula taboru wyjeżdżającego w ramach KLM kolejny raz została zwiększona. Do największego parku pojazdów zabytkowych w Polsce dołączyły wyremontowane i zaprezentowane w tym roku: wagon SN1 #59, doczepa ND #512, doczepa ND #454 i autobus Jelcz PR110 #21205. Oprócz pojazdów z własnej kolekcji na ten sezon dołączyły także tramwaje wypożyczone z innych miast: „eNusia”

z Wrocławia, „berlinka” z Warszawy oraz skład Typ I + Carl Weyer z Poznania. Wypożyczenie składu z Poznania pozwoliło wykonać coś unikatowego, nawet jak na 150-letnią historię krakowskiej komunikacji. Oto bowiem po raz pierwszy naszymi torowiskami przejechał elektryczny tramwaj pochodzący z XIX wieku, a jego charakterystyczny wygląd z niezabudowanymi pomostami za każdym razem wzbudzał poruszenie wśród przechodniów.

Rok 2025 to nie tylko rok okrągłej rocznicy powstania komunikacji miejskiej. To także rok, w którym Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych kończy równe 50 lat. To stowarzyszenie zajmujące się budową makiet kolejowych oraz zbieraniem zdjęć i pamiątek z zakresu kolei, ale także poprzez sekcję komunikacyjną zajmujące się m.in. organizacją i obsługą konduktorską Krakowskiej Linii Muzealnej.

Z okazji rocznicy KMK wspólnie z Małopolskim Centrum Nauki „Cogiteon” zorganizował wydarzenie o nazwie „50 lat KMK”. Od 12 września do 14 września odbył się szereg wystaw, dzięki którym każdy pasjonat transportu znalazł coś dla siebie. Były to m.in.: kilkudziesięciometrowa wystawa makiet kolejowych, wystawa zdjęć oraz ➔



Podczas obchodów 50 lat KKMK można było oglądać modele krakowskich autobusów

pamiątek kolejowych i komunikacyjnych, wystawa modeli autobusów, lokomotyw i tramwajów czy wystawy tablic liniowych. Utworzona została także interaktywna wystawa wyświetlaczy tramwajowych i autobusowych, gdzie każdy mógł zaprogramować swój napis. Dodatkowo na placu przy Cogiteonie miała miejsce wystawa zabytkowych autobusów. Była to dobra okazja do pokazania nie tylko pojazdów wyjeżdżających na linię w ramach KLM, ale także tych, które nie mogą przewozić pasażerów, więc mogą uczestniczyć tylko w statycznych wystawach i paradach. Były to techniczny Ikarus 260, ogórek holownik i przyczepa do ogórka P01. W ramach wydarzenia swoją premierę miała także animacja pokazująca rozwój sieci tramwajowej Krakowa od początku jej istnienia.

Wydarzenie „50 lat KKMK” dopełniło jubileuszowy sezon Krakowskiej Linii Muzealnej, który był sezonem najbogatszym w atrakcje w 23-letniej historii KLM. Został on zwieńczony niezapowiedzianym wcześniej wydłużeniem kursowania linii o do

28 września, kiedy to na linię wyjechały wszystkie wagony wypożyczone z innych miast. Na wystawie w Cogiteonie znajdowało się zdjęcie z pierwszego sezonu KLM, gdzie skład N+ND kursował na linii 2. Patrząc na nie sama nasuwa się myśl, jak wiele się od tamtego czasu zmieniło. Wraz z rozwojem krakowskiej komunikacji miejskiej rozwija się także Krakowska Linia Muzealna nie tylko dysponując ogromną liczbą zabytkowych tramwajów i autobusów, ale także wysyłając je w większość rejonów miasta w ramach linii specjalnych. Nawet bilety pamiątkowe rozdawane przez konduktorów ewoluowały na przestrzeni lat. Kiedyś był to jeden wzór biletów, potem był osobny wzór dla autobusów i osobny dla tramwajów, a obecnie istnieją 2 wzory biletów tramwajowych, rozdawane zależnie od tego, z jakiej epoki pochodzi obsługiwany tramwaj. Liczę, że kolejne sezony także w jakimś aspekcie będą innowacyjne i na temat atrakcji będzie można przeczytać komentarze podobne do tegorocznych o treści „Nie ma nudy”. ■

PAWEŁ STACHNIK – MUZEUM ARMII KRAJOWEJ

WERNISAŻ WYSTAWY CZASOWEJ „KRAKOWSCY TRAMWAJARZE W WALCE O POLSKĘ”



Prof. Grażyna Korpala mówiła o swoim ojcu, który w czasie wojny pracował jako motorniczy

Wsamo południe w piątek, 26 września 2025 r. została uroczystie otwarta nowa wystawa czasowa zatytułowana „Krakowscy tramwajarze w walce o Polskę”. Przedstawia ona udział pracowników Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej w konspiracji oraz wojenne dzieje tej instytucji.

Na muzealnym dziedzińcu przed dużych rozmiarów bannerem ze zdjęciem krakowskiego tramwaju z 1941 r. zasiedli zaproszeni goście. Byli wśród nich członkowie władz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, krewni bohaterów wystawy, dawni i obecni pracownicy MPK, a także autorzy ekspozycji.

Jako pierwszy głos zabrał dyrektor Muzeum AK Jarosław Szarek. – *Komunikacja miejska w Krakowie świętuje 150-lecie. My na naszej wystawie pokazujemy niewielki wycinek tej historii. Ale wycinek szczególnie – czas okupacji. Cieszę się, że są z nami członkowie rodzin osób pokazanych na wystawie: Tadeusza*

Polaczka-Korneckiego, Wiesława Korpala, rodzeństwa Wyrwińskich, którzy podzielili się z nami wspomnieniami i pamiątkami – powiedział dyrektor.

O swoich krewnych – pracownikach Krakowskiej Miejskiej Kolei Eklektycznej i jednocześnie uczestnikach konspiracji – mówili prof. Grażyna Korpala i Tomasz Kusion. Prof. Korpala wspominała swojego ojca, motorniczego Wiesława Korpala, który w tramwajach przewoził broń i prasę podziemną, a podczas kursów przez getto wyrzucał paczki z żywnością.

Tomasz Kusion, syn pracownicy KMKE Ireny Wyrwińskiej, mówił o pamięci o wojnie, która w czasach jego młodości była w społeczeństwie bardzo żywa. Przywołał też swoją matkę, która w latach 50. została zwolniona z pracy w MPK za członkostwo w Armii Krajowej. Podziękował twórcom wystawy za przypomnienie tego fragmentu historii i postaci z nim związanych.

Głos zabrał także prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie Rafał ➔



Tadeusz Trzmiel, były dyrektor MPK i wiceprezydent Krakowa z zadumą oglądał wystawę

Świerczyński. Podkreślił, że to pracownicy MPK tworzyli i tworzą przedsiębiorstwo oraz jego oblicze przez wszystkie lata. Wspomnił też o zabytkach i pamiątkach z przeszłości firmy, jakie znajdują się w kolekcji MPK. Zaprezentował wydany na 150-lecie album o krakowskiej komunikacji miejskiej, który następnie wręczył prof. Grażynie Korpala i Tomaszowi Kusionowi.

O pracy nad wystawą, źródłach, z jakich korzystali, docieraniu do świadków i odkrywaniu nowych informacji mówili autorzy ekspozycji: z Sekcji Nauki i Wydawnictw MAK: Joanna Chudzińska i Karol Kordas.

O swoim ojcu – pracowniku KMKE i uczestniku konspiracji – opowiedział wieloletni dyrektor MPK i zastępca prezydenta Krakowa Tadeusz Trzmiel. Postać swojego krewnego, zasłużonego dyrektora Krakowskich Tramwajów inż. Tadeusza Polaczka-Korneckiego, przypomniał prof. Janusz Wojtyczka.

Po wystąpieniach wykonane zostało grupowe zdjęcie uczestników na tle banneru z tramwajem, a następnie autorzy wystawy oprowadzili gości po ekspozycji. ■

Fot.: Maciej Kwaśniewski, Agnieszka Chrzęszcz, Paweł Stachnik

KRAKOW.PL

O BUDŻECIE OBYWATELSKIM W TRAMWAJU MPK

W promocję głosowania na projekty 12. edycji budżetu obywatelskiego włączył się zastępca prezydenta Krakowa Łukasz Sęk, który 26 września 2025 roku wsiadł do tramwaju nr 52. Zachęcał podróżujących komunikacją miejską do oddania głosu na zadania zgłoszone do tegorocznego BO. Podczas przejazdu „tramwajem obywatelskim” zastępca prezydenta rozmawiał z pasażerami o budżecie i wręczał ulotki z instrukcją prawidłowego głosowania ubrany w strój krakowskiego przewoźnika. ■



MAREK GANCARCZYK

EWA I SEBASTIAN ODEBRALI GRATULACJE ZA ZNAKOMITY WYSTĘP W MISTRZOSTWACH MOTORNICZYCH

Motorniczowie z Krakowa, Ewa i Sebastian, odebrali 2 lipca gratulacje i nagrody od zarządu MPK S.A. w Krakowie, za swój znakomity występ w Ogólnopolskich Mistrzostwach Motorniczych, które 29 czerwca odbyły się w Warszawie. Zajęli tam wysokie trzecie miejsce. Sukces wymagał od nich sporych umiejętności, nie tylko praktycznych w zakresie prowadzenia tramwaju, ale także szerokiej wiedzy.

Ich postawę i sukces w reprezentowaniu miasta docenił także Aleksander Miszalski, Prezydent Krakowa, który skierował do nich listy gratulacyjne. W imieniu Prezydenta Krakowa zostały one wręczone podczas spotkania przez Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu i Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu krakowskiego przewoźnika. Oprócz listów gratulacyjnych prowadzący otrzymali także nagrody finansowe.

Ewa i Sebastian na co dzień prowadzą tramwaje i przewożą mieszkańców Krakowa oraz turystów wykazując się wielkimi umiejętnościami, refleksem, pomysłowością, delikatnością, a często odwagą.

Ewie i Sebastianowi gratulujemy sukcesu! ■



KRAKOW.PL

KRAKOWSKIE METRO CODZIENNIE PRZEWIEZIE NIEMAL 300 TYS. PASAŻERÓW

Władze miasta oraz eksperci pracujący w ostatnich miesiącach nad „Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie” na specjalnej konferencji zaprezentowali planowany przebieg metra. Będzie to system w zdecydowanej większości zbudowany w podziemnych tunelach, które umożliwią bezpieczny przejazd pod osiedlami i centrum. Trasa rozpoczyna się w Nowej Hucie – w rejonie Kombinatoru, gdzie powstanie również stacja techniczno-pojazdowa. Stamtąd, mijając aleję Róż, metro dotrze do ronda Kocmyrzowskiego i Czyżyn.

Rekomendowany przebieg dwóch linii – M1 i M2 – ma prawie 29 kilometrów. Zaplanowano 29 stacji, w których zasięgu znajdzie się niemal 40 proc. mieszkańców. To będzie najważniejsza inwestycja najbliższej dekady, która będzie impulsem dla rozwoju całego Krakowa.

Główną stacją dla zachodniej części Nowej Huty będzie „Wiślicka”, dalej pociągi pojadą w stronę Prądnika Czerwonego, obsługując stacje „Bora-Komorowskiego”, „Rondo Młyńskie” i „Olsza”. Następnie metro zatrzyma się przy „Rondzie Mogińskim” i „Dworcu Głównym” – to on ma stać się centralnym węzłem komunikacyjnym Krakowa, integrując metro z koleją i komunikacją miejską.

Według ekspertów, na Starym Mieście metro powinno zatrzymać się na stacjach „Stary Kleparz” i „Teatr Bagatela”, a następnie odbić w korytarz Alei Trzech Wieszczów – do stacji pod Muzeum Narodowym, zapewniając szybki dostęp do wielu instytucji kulturalnych, terenów rekreacyjnych i miejskich stadionów.

Następnie metro przekroczy Wisłę, która jest najpoważniejszą barierą transportową współczesnego Krakowa. Ważnym węzłem przesiadkowym ma stać się stacja przy Rondzie Grunwaldzkim. Kolejną stacją w sąsiedztwie Wisły będzie „Ludwinów”. W zasięgu stacji – w połączeniu z re-

alizowaną kładką pieszo-rowerową – znajdą się duże obszary Dębnik, Podgórze i Kazimierza. Wspólny przebieg dwóch linii metra – M1 i M2 – kończy się na stacji „Brożka”. Dalej na południe eksperci rekomendują rozdzielenie ich przebiegu oraz budowę tuneli w stronę Opatkowic oraz Kurdwanowa.

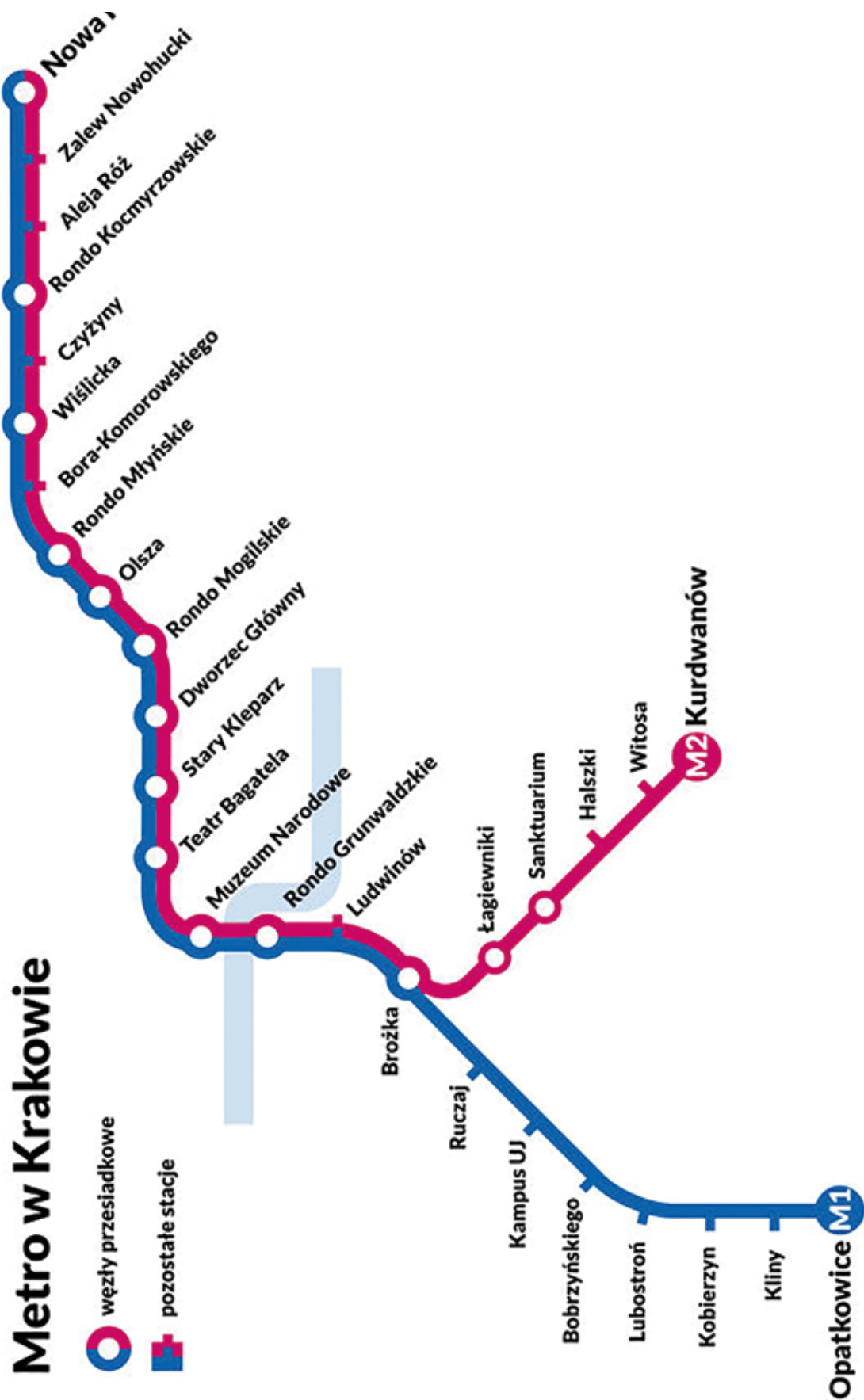
Pierwsza linia – M1 – prowadzi w stronę południowego zachodu – przez stacje „Ruczaj”, „Kampus UJ”, „Bobrzyńskiego”, „Lubostroń”, „Kobierzyn”, „Kliny” do „Opatkowic”. To właśnie tam metro połączy się z koleją tworząc zintegrowany węzeł przesiadkowy nie tylko dla mieszkańców Krakowa, ale i obszaru metropolitalnego.

Druga linia obsłuży Łagiewniki, obszar CH Zakopianka i przystanku kolejowego „Sanktuarium”, kończąc swój bieg w Podgórzu Duchackim, gdzie zaplanowano budowę trzech stacji: „Halszki”, „Witosa” oraz krańcową – „Kurdwanów”, zlokalizowaną na południowym wschodzie dzielnicy.

CZAS CODZIENNYCH PODRÓŻY SKRÓCI SIĘ NAWET O POŁOWĘ

Według prognoz, w zasięgu dziesięciominutowego spaceru do stacji znajdzie się prawie 40 proc. mieszkańców Krakowa, a łącznie z tramwajami i koleją aglomeracyjną aż 63 proc. krakowian będzie miało bezpośredni dostęp do szybkiego transportu szynowego. Dzięki temu codzienne podróże mają stać się krótsze i wygodniejsze – z Nowej Huty do Muzeum Narodowego będzie można dojechać w 26 min. zamiast 40 min., z Klinów do Dworca Głównego w 24 min. zamiast 50 min., a z południowej części Kurdwanowa do Bagateli w 18 min. zamiast 40 min.

To właśnie silne powiązanie z całym systemem transportu szynowego i rozwojem kolei ma być kluczowe dla stworzenia nowego kręgosłupa komunikacyjnego miasta. Na całym przebiegu linia metra krzyżuje się z systemem tramwajowym ➔



11-krotnie, zaś z istniejącymi i przyszłymi liniami kolejowymi 5-krotnie.

Metro impulsem do transformacji – od Kombinatoru po Zakopiankę

Prezydent Miszański podkreślał, że metro to nie tylko środek transportu, ale inwestycja, która zmieni miasto. Wokół stacji mają powstać nowe przestrzenie publiczne, parki i place, przebudowane zostaną węzły komunikacyjne, a przy wybranych lokalizacjach powstaną parkingi P+R.

— *Dajemy impuls do tworzenia lepszych ciągów pieszych i rowerowych i zazieleniania miasta. Metro ma być także impulsem do transformacji obszarów takich jak Kombinat w Nowej Hucie czy dawna fabryka Solvay i okolice Zakopianki, które dzięki linii metra zyskają nowe funkcje* — zapowiadał. Prezydent Krakowa wskazał także realny termin realizacji inwestycji, deklarując, że celem jest, aby mieszkańcy i mieszkanki Krakowa mogli skorzystać z metra za 10 lat.

METRO AUTONOMICZNE, GOTOWE NA WSPÓŁCZESNE ZAGROŻENIA

— *Metro w Krakowie będzie inwestycją bez kompromisów* — mówi prezydent Stanisław Mazur. — *Stawiamy na najnowocześniejsze technologie: autonomiczne składy, wysoką częstotliwość kursowania i maksymalną energooszczędność. Nie kopiujemy Warszawy — budujemy system skrojony na miarę Krakowa. Krakowskie metro będzie bardziej elastyczne i tańsze w utrzymaniu. Jak dodawał Stanisław Mazur, metro ma także zwiększyć bezpieczeństwo miasta. Stacje i tunele będą projektowane w taki sposób, aby mogły pełnić funkcję schronów w sytuacjach kryzysowych. W praktyce oznacza to, że cały podziemny system stanie się swego rodzaju linearnym schronem, w którym w razie zagrożenia będzie można zapewnić ochronę dla tysięcy mieszkańców. To dodatkowy wymiar inwestycji — metro nie tylko odciąży ulice i skróci czas przejazdów, ale również podniesie odporność Krakowa w sytuacjach nadzwyczajnych* — dodaje I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa.

NAJWAŻNIEJSZA INWESTYCJA KRAKOWA

To absolutny priorytet miasta na najbliższą dekadę. Wprowadzimy nową jakość projektową, będziemy działać szybko i kompleksowo. Jeszcze w tym roku miasto rozpocznie konsultacje rynkowe i przygotowania do wyboru doradców inwestycyjnych. W 2026 roku ma zostać podpisana umowa na dokumentację techniczną obejmującą

studium wykonalności i decyzję środowiskową, a jeśli prowadzone analizy potwierdza taką możliwość, to także na projekt budowlany. Najpóźniej w 2030 roku planowane jest ogłoszenie przetargu na budowę, która ma potrwać około pięciu lat. Za 10 lat możemy pojechać pierwszą linią metra w Krakowie — zapowiadają władze miasta.

Stanisław Mazur odniósł się także do kwestii związanych z obecnie procedowaną decyzją środowiskową dla centralnego odcinka. — *Rozpoczynamy proces przygotowania do budowy pierwszej linii metra i jednym z elementów będzie pozyskanie decyzji środowiskowej dla całości inwestycji. Jeżeli będzie to możliwe, wykorzystamy obecnie procedowany wniosek, choć już wiemy, że na pewno nie w całości. Nie zaczniemy od zera — w rozpoczynających się przygotowaniach wykorzystamy dokumentację opracowaną w poprzednich latach.*

Jak poinformowano podczas konferencji, metro w Krakowie zostało wskazane w projekcie Strategii Rozwoju Polski do 2035 r. jako jedna z kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. I to środki centralne mają być najistotniejsze. To otwiera także drogę do pozyskania finansowania zewnętrznego — zarówno ze środków unijnych, jak i krajowych oraz z kredytów międzynarodowych instytucji finansowych.

GŁOS WSPARCIA RADY NAUKOWO-TECHNICZNEJ

Podczas konferencji plany miasta komentował rektor Politechniki Krakowskiej, prof. Andrzej Szarata. Przewodniczący Rady Naukowo-Teknicznej ds. Budowy Metra podkreślał dotychczasowy wkład ekspercki prowadzonego przez niego interdyscyplinarnego grona, które aprobowało zapisy studium. Jak ocenił prof. Szarata, Kraków potrzebuje metra, które będzie dokładnie odpowiadać na potrzeby tego miasta i jego mieszkańców. To metro miastotwórcze, inteligentne, zaawansowane technologicznie, a jednocześnie wkomponowane w dziedzictwo architektoniczno-urbanistyczne. I metro bliskie — nie tylko jeśli chodzi o przestrzenną dostępność dla mieszkańców i czas, w którym projekt ma zostać zrealizowany, ale też akceptację społeczną dla takiego wyzwania.

Jak zapowiadał rektor PK, przedstawiciele środowiska polskich naukowców i inżynierów są gotowi nadal wspierać Kraków w tym cywilizacyjnym projekcie. — *Nie będzie łatwy, ale na pewno jest konieczny dla przyszłości miasta, dlatego wart wysiłku* — dodawał. ■

AGNIESZKA SMOGULECKA

MPK POZNAŃ NA TARGACH TRAKO PREZENTOWAŁO WAGON N ODRESTAUROWANY PRZEZ PRACOWNIKÓW KRAKOWSKIEGO PRZEWÓŹNIKA



Pracownicy MPK w Krakowie i MPK w Poznaniu przed odrestaurowanym tramwajem

Zwiedzający targi TRAKO w 2025 roku mogli zobaczyć jedyny zachowany wagon silnikowy N, który został wyprodukowany w 1951 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku. Odrestaurowany tramwaj na początku września 2025 roku wzbogacił kolekcję taboru historycznego MPK Poznań.

Organizowane w Gdańsku Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO to największe w tej części Europy i drugie pod względem skali targi branżowe na kontynencie. Prezentowany przez poznańskiego przewoźnika odrestaurowany wagon silnikowy N, został wyprodukowany w 1951 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku. Tramwaj przez wiele lat był wykorzystywany przez MPK Poznań – najpierw do obsługi ruchu liniowego, następnie jako wagon gospodarczy. Po zakończeniu służby uniknął kasacji i w 2008 roku został wpisany do

ewidencji zabytków ruchomych. Od tamtej pory czekał na renowację, która pozwoliłaby przywrócić go do ruchu.

Przeprowadzenia prac podjęła się Stacja Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie. Stąd obecność na stoisku MPK Poznań na Trako również pracowników krakowskiego przewoźnika.

Przedstawiciele MPK w Krakowie informowali o projektach modernizacji historycznych pojazdów, które zostały zrealizowane przez pracowników krakowskiego przewoźnika. Rozdawali także specjalnie przygotowany folder zawierający ofertę na wykonanie różnego rodzaju prac renowacyjnych. Nie zabrakło typowo krakowskich akcentów, w tym m.in. obwarzanków. Odwiedzający wagon otrzymywali także kartonowy model odrestaurowanego poznańskiego wagonu N. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach



WYJĄTKOWY ALBUM WYDANY Z OKAZJI 150 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE



Zawiera niepublikowane dotąd zdjęcia
z domowych archiwów
mieszkańców Krakowa

WYSTAWA ORGANIZOWANA
W RAMACH OBCHODÓW



Znajdź nas w mediach społecznościowych



MuzeumAK



MuzeumAK

www.muzeum-ak.pl



Muzeum Armii Krajowej
im. gen. Emila Fieldorfa „Nila” w Krakowie

Krakowscy tramwajarze w walce o Polskę

26 września 2025 r. – 1 lutego 2026 r.

Muzeum Armii Krajowej im. gen. Emila Fieldorfa „Nila” w Krakowie

ul. Wita Stwosza 12

MUZEUM AK – INSTYTUCJA KULTURY MIASTA KRAKOWA I WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Prezydent Miasta Krakowa
Aleksander Miszański



MAŁOPOLSKA



Kraków



Muzeum Armii Krajowej

