

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 2 (100) 2026
(kwiecień + czerwiec)
egzemplarz bezpłatny



1000

100 NUMERÓW
PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

W numerze:

100. numer
„Przewoźnika Krakowskiego”

Nowe tramwaje dla Krakowa

MPK kupuje szlifierkę do torów



125

LAT

**tramwaju elektrycznego
w Krakowie**

16 marca 1901 – 16 marca 2026

„Przewoźnik Krakowski” ma 26 lat i 100 numerów

Od 2007 roku mam niezwykłą przyjemność odpowiadać za wydawanie „Przewoźnika Krakowskiego”, kwartalnika Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Od tego czasu powstało ponad 70 numerów, w przygotowaniu których miałem swój udział. Gdy odchodziłem z „Gazety Krakowskiej” i zaczynałem pracę w MPK, wydawało mi się, że zamykam za sobą rozdział związany z dziennikarstwem. Dzięki „Przewoźnikowi” nic takiego się nie stało. Nadal mogłem wymyślać tematy, rozmawiać z ciekawymi i znanymi osobami, pisać o ważnych sprawach dla miasta. W tej branżowej gazecie znajdziecie w poprzednich numerach rozmowy ze znanymi artystami – Anną Dymną, Krzysztofem Globiszem, Grzegorzem Turnauem, a także wieloletnim prezydentem Krakowa – Jackiem Majchrowskim, obecnym prezydentem Aleksandrem Miszalskim, znanym psychologiem Zbigniewem Nęckim, czy obecnym rektorem Politechniki Krakowskiej Andrzejem Szarata. Dzięki „Przewoźnikowi” odkryłem także niezwykłych pracowników MPK – z wyjątkowymi pasjami, sportowymi i artystycznymi.

To co dla mnie było zawsze inspirujące to stałe zainteresowanie tym wydawnictwem ze strony

pasażerów, miłośników krakowskiej komunikacji miejskiej. Pytania, o to kiedy będzie nowy numer, telefony czy osobiste odwiedziny stałych czytelników były potwierdzeniem, że warto wydawać „Przewoźnika Krakowskiego”. I tak wspólnie dotarliśmy do 2026 roku.

Egzemplarz gazety, który trzymacie w rękach lub czytacie na nośnikach elektronicznych, ma numer 100. Sami przyznacie, że nie mogliśmy obok takiej liczby przejść obojętnie. Przede wszystkim postanowiliśmy trochę powspominać, jak to było w 2000 roku, gdy „Przewoźnik” dopiero się tworzył. Dla tych, którzy są ciekawi jak wyglądał pierwszy numer, przygotowaliśmy niespodziankę – dołączamy go jako wkładkę do 100. numeru. Uznaliśmy, że jest to dobra okazja do spotkania się osób, które redagują biuletyn obecnie z tymi, którzy robili to w poprzednich latach. Wielu z nich już nie pracuje w MPK, ale ciągle pamięta o tej gazecie. To była wielka przyjemność móc z nimi porozmawiać.

Zachęcając do przeczytania 100. numeru „Przewoźnika Krakowskiego” chcę także podziękować współpracownikom za zaangażowanie w powstawanie tej gazety, a czytelnikom za ich stałe zainteresowanie tym, o czym piszemy. Chcemy nadal to dla Was robić.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

W numerze:

<i>Lilianna Jakiel, współpraca: Katarzyna Sadowska</i> Od „Sygnałów” do „Przewoźnika”. Jak zmieniały się gazety MPK 5	<i>Tomasz Bałabański</i> Kobiety z MPK pobięły w 3. Krakowskim Biegu Kobiet 32
<i>Marek Gancarczyk</i> „Przewoźnik Krakowski” ma już 100 numerów ... 8	<i>Lilianna Jakiel</i> MPK nagradza pracowników za empatię 33
<i>Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej</i> Co w Krakowskiej Komunikacji Miejskiej zmieniło się przez 26 lat? 9	<i>Tomasz Bałabański</i> Jak zostałem Romeem, czyli Truchtacz w Weronie .. 35
Co mówią o „Przewoźniku Krakowskim” 10	<i>Małgorzata Dudek</i> Adam Ślęczek na emeryturze 36
<i>Marek Gancarczyk</i> Znane, lubiane i wyjątkowe osoby na kartach „Przewoźnika Krakowskiego” 15	Nowa taryfa biletowa 37
<i>Marek Gancarczyk</i> Mija 125 lat tramwaju elektrycznego w Krakowie .. 19	<i>Redakcja</i> Wiceprezes zarządu MPK w Krakowie odszedł po 38 latach pracy 39
<i>Lilianna Jakiel, Marek Gancarczyk</i> Zmarł Władysław Tyrański 22	<i>Władysław Michalski</i> Działalność Koła PCK i Klubu „HDK” PCK w 2025 roku 40
<i>Muzeum Inżynierii i Techniki</i> Zmarł Stanisław Pochwała 22	<i>Marek Gancarczyk</i> Prawie 1500 zł za prowadzenie tramwaju – pieniądze pomogą chorym dzieciom 41
<i>Redakcja</i> Nowy wiceprezes MPK 23	<i>Marek Gancarczyk</i> Nowy numer infolinii MPK w Krakowie 41
<i>Marta Czepiel-Rozwadowska</i> W MPK powstał zespół komunikacji wewnętrznej 24	<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie przekaże materiały na legowiska dla bezdomnych zwierząt 42
<i>Wojciech Żywiot</i> MPK z certyfikatem bezpieczeństwa informacji .. 25	<i>Sylvia Kozieł</i> MPK w Krakowie współpracuje z fundacjami 43
<i>Lilianna Jakiel</i> Umowa na nowe tramwaje podpisana 26	<i>Lilianna Jakiel</i> 81. Msza z udziałem pracowników i emerytów ... 44
<i>Marek Gancarczyk</i> Cztery firmy zainteresowane dostawą szlifierki do Krakowa 28	<i>Piotr Mrowiec</i> Pracownicy MPK chętnie razem wychodzą w góry .. 45
<i>Justyna Mierzwa</i> Walentynki w tramwaju 29	<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa 46
<i>Marek Gancarczyk</i> Zabytkowe tramwaje MPK pełne kwiatów na Dzień Kobiet 31	<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie niekwestionowanym liderem na Facebooku – podsumowanie 2025 roku 47

PRZEWOŹNIK 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: Tort z okazji 100. numeru
„Przewoźnika Krakowskiego”.

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental,
Grzegorz Szydło.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.
w Krakowie.

Druk: Drukarnia Printgraph, ul. Mickiewicza 19,
32-800 Brzesko

Nakład: 1000 egz.

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

LILIANA JAKIEL, WSPÓŁPRACA: KATARZYNA SADOWSKA

OD „SYGNAŁÓW” DO „PRZEWOŹNIKA”. JAK ZMIENIAŁY SIĘ GAZETY MPK

Historia wydawnictw Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie to przegląd zmian ustrojowych, technologicznych i społecznych, jakie zaszły w Krakowie na przestrzeni ostatnich dekad. W latach 50. i 60. w okresie wczesnego PRL-u dominował miesięcznik „Nowe Tory”. Gazeta ta pełniła funkcję organu Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR, Rady Zakładowej oraz Dyrekcji MPK. Na jej łamach dominowała tematyka polityczno-gospodarcza: raporty z realizacji planów pięcioletnich, sylwetki „przodowników pracy” oraz relacje z partyjnych narad.

Trzeba dodać, że wydawnictwo zawierało też konkretne raporty transportowe, chociażby, często pisano o zatorach na ul. Grodzkiej czy Floriańskiej (zanim usunięto z nich tramwaje w latach 50.), gdzie każda przeszkoda na torach była opisywana jako „sabotaż płynności ruchu”. W krakowskiej prasie zakładowej z wielkim entuzjazmem opisywano wprowadzanie do ruchu wagonów typu N (produkcji chorzowskiego Konstal-u). Pisano o nich jako o „szczytce techniki”, ucząc jednocześnie pasażerów, że nowe drzwi nie służą do „wieszania się na nich w trakcie jazdy” – co w tamtym czasie, przy ogromnym zatłoczeniu, było powszechną i niebezpieczną praktyką (tzw. jazda na winogrona). Kiedy powstawała Nowa Huta, krakowska gazeta MPK stała się kroniką budowy nowej sieci. Artykuły o linii 4 były pełne patosu. Opisywano motorniczych jako „łączników starego Krakowa z nowym, socjalistycznym miastem”.

Natomiast w latach 70. i 80. dominowały dwutygodniki „Echo MPK” wymiennie z „Sygnałami MPK”. W tamtym czasie gazeta pełniła funkcję „informatora” w dynamicznie rozrastającym się przedsiębiorstwie. W stopce redakcyjnej pojawiły się takie nazwiska jak Maria Bubaczewska, Krzysztof Gacek, redaktor naczelny Zdzisław Zygmara oraz jeden z pierwszych fotografów Stanisław

Makarewicz. Od 1974 roku szefową zakładowej rozgłośni radiowej oraz redaktorką gazety „Sygnały MPK” została Filomena Serwen, która była związana z firmą przez 30 lat. Prowadząc rozgłośnię radiową MPK, stała się „głosem” przedsiębiorstwa jeszcze przed erą cyfrowych zapowiedzi przystanków.

„Sygnały MPK” miały format zbliżony do dzienników (ok. 43 cm wysokości), co nadawało im charakter poważnej gazety informacyjnej, a nie tylko zakładowej broszury. Pojawiły się pierwsze akcenty kolorowe – do czerni i bieli dołączano jeden dodatkowy kolor – najczęściej niebieski (kojarzący się z barwami Krakowa i MPK) lub czerwony.

Co pisano? Na łamach dominowały relacje z budowy nowych tras do Nowej Huty czy Kurdwanowa. Gazeta żyła sprawami socjalno-bytowymi: informowano o wolnych miejscach w zakładowych ośrodkach czasowych, sukcesach sportowych pracowników i przydziałach mieszkań.

Teksty często przesiąknięte były duchem współzawodnictwa pracy, ale między wierszami kryły się cenne informacje o technicznych wyzwaniach, z jakimi mierzyli się mechanicy serwisujący legendarne dziś Ikarusy czy tramwaje typu „akwarium” (Konstal 105N).

Publikowano m.in. informacje o tym, że podpisano pierwsze umowy o współpracy partnerskiej z Politechniką Krakowską z Teatrem Ludowym czy też umowę o braterskiej współpracy z miastem Drezno.

W czerwcu 1973 roku przeprowadzono pierwszą akcję marketingową jaką był „Wesoły Tramwaj” jeżdżący po ulicach w czasie Dni Krakowa, warto dodać, że tramwaj został przygotowany przez ówczesne warsztaty radiowo-techniczne przy MPK.

W działach takich jak „Uśmiech i Kwas” pojawiały się proste, konturowe rysunki satyryczne,



komentujące zachowania pasażerów i pracowników.

W latach 90. ukazywał się „Przystanek na żądanie” który pełnił kluczową rolę jako biuletyn informacyjny wypierając „Sygnały MPK”, dokumentując transformację przedsiębiorstwa i codzienne życie pracowników. Najczęściej był to klasyczny format A4. Wczesne wydania z lat 90. przypominały biuletyny produkowane na powielaczach lub wczesnych kserokopiarkach. Papier był cienki, matowy, o charakterystycznej „biurowej” fakturze.

Z czasem obok „Przystanku”, rozwinął się „Przewoźnik Krakowski”, ewoluując w stronę profesjonalnego magazynu historyczno-technicznego, który dziś stanowi cenny zapis dziejów komunikacji miejskiej. Stał się wizytówką firmy. Władysław Tyrański i Bożena Pękala to postaci kluczowe dla tożsamości „Przewoźnika Krakowskiego” w okresach jego formowania i największych zmian redakcyjnych. To oni nadali piśmie styl rzetelnego dziennikarstwa, łącząc kronikarską dokładność z pasją. Magazyn postawił na papier kredowy – błyszczący, gruby i przyjemny w dotyku. To sprawiało, że gazeta nie przypominała już ulotki informacyjnej, ale profesjonalne czasopismo branżowe. Każdy numer witał czytelnika pełnoformatowym, wysokiej jakości zdjęciem. Najczęściej były to artystyczne ujęcia najnowszych nabytków MPK na tle krakowskich zabytków (np. niskopodłogowy Bombardier na Placu Wszystkich Świętych).

Wydany w 2007 roku 26. numer „Przewoźnika Krakowskiego” to symboliczny moment,

w którym biuletyn pod wodzą Marka Gancarczyka obecnego redaktora naczelnego wszedł na najwyższe obroty. To był prawdziwy redakcyjny maraton, który zmienił firmowe pismo w tętniącą życiem kronikę. Zespół redakcyjny udowodnił, że o MPK można pisać z pasją, a kluczem do sukcesu okazali się ludzie. Obok twardych danych o taborze, na łamach gazety zaczęły pojawiać się fascynujące historie o pasjach pracowników – od kierowców po mechaników. Dzięki temu „Przewoźnik” przestał być tylko suchym biuletynem, a stał się piśmie z duszą, pokazującym, że za sterami krakowskiej komunikacji stoją nietuzinkowe osobowości. To właśnie to ludzkie oblicze sprawiło, że gazeta stała się tak wciągającą lekturą.

Dziś, gdy większość mediów ucieka do sieci, „Przewoźnik Krakowski” utrzymuje swój wysoki standard, publikując kolejne numery także w wersji cyfrowej na stronie MPK. Sukces pisma to dowód na to, że za sukcesem wielkiego przedsiębiorstwa zawsze stoją konkretni ludzie – ich wiedza, cierpliwość w dokumentowaniu historii i talent do pokazywania codzienności w niecodzienny sposób. Dla krakowian to kronika miasta, dla pracowników – powód do dumy, a dla hobbyistów – lektura obowiązkowa, która od lat nie traci na jakości.

Chcemy, aby „Przewoźnik Krakowski” był zawsze cennym źródłem wiedzy o tym, jak zmienia się Kraków i nasza firma.

100 numerów na liczniku! Gratulacje dla całego zespołu redakcyjnego! ■

MAREK GANCARCZYK

„PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI” MA JUŻ 100 NUMERÓW



To było niezwykle spotkanie. W siedzibie MPK w Krakowie, we wtorek 3 marca spotkały się osoby, które obecnie i w poprzednich latach tworzyły „Przevoźnik Krakowski”, kwartalnik wydawany przez MPK w Krakowie od grudnia 1999 roku.

Nie mogło zabraknąć okolicznościowego tortu i wspomnień. Warto podkreślić, że na spotkaniu były obecne osoby, które od początku do teraz przez 26 lat angażują się w wydawanie „Przevoź-

nika Krakowskiego”. A są to Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK oraz Jacek Kołodziej, kierownik Stacji Obsługi i Remontów.

Oprócz nich na spotkaniu byli obecni: Anna Robak, Marian Lesiak, Tomasz Bielecki, Grzegorz Mental, Bożena Pękala, Magdalena Drobnik-Salitra, Marzena Majcher, Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska, Leszek Uchański, Lilianna Jakiel, Justyna Mierzwa, Jerzy Maszewski, Anna Gazda, Arkadiusz Burtan. ■

MAREK GANCARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

CO W KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ZMIENIŁO SIĘ PRZEZ 26 LAT?

Kiedy został wydrukowany pierwszy numer „Przewoźnika Krakowskiego” był koniec 1999 roku. Co od tego czasu zmieniło się w krakowskiej komunikacji? Sporo i nie chodzi tylko o tabor, ale także sposób jej zarządzania.

2000 ROK

- W 2000 roku w Krakowie pojawiły się pierwsze wagony niskopodłogowe. Były to wagony NGT6 pierwszej serii. Ich wprowadzenie do ruchu było związane z budową nowego torowiska do Kurdwanowa. Do tego roku pasażerów woziły wyłącznie tramwaje wysokopodłogowe, w tym 105Na, a także wagony 102N, które zostały wycofane z ruchu dopiero w 2002 roku. Pierwsze niskopodłogowe autobusy w Krakowie pojawiły się kilka lat wcześniej, w połowie lat 90. XX wieku.
- W 2000 roku we flocie tramwajowej MPK w Krakowie nie było ani jednego tramwaju i autobusu z klimatyzacją. Pierwszy takie autobusy pojawiły się 2006 roku i były to używane hiszpańskie autobusy Castrosua. Na pierwszy tramwaj z klimatyzacją trzeba było poczekać jeszcze dłużej, bo do 2009 roku, kiedy zakończyła się przebudowa wiedeńskich wagonów E6 i c6 w wagon EU8N, w którym oprócz niskiej podłogi w części środkowej została zamontowana klimatyzacja.
- Na ulicach miasta i w pojazdach w 2000 roku nie było automatów biletowych. Bilety można było kupić wyłącznie w punktach sprzedaży biletów oraz w wielu punktach handlowych. Pierwsze automaty Krakowskiej Karty Miejskiej staną na przystankach dopiero w 2007 roku.
- W 2000 roku po ulicach Krakowa nadal przewożą pasażerów kultowe Ikarusy. Ich wycofanie było możliwe dopiero w 2007 roku
- Nie ma organizatora transportu, który zostanie powołany dopiero w 2006 roku. To MPK

zajmuje się organizacją i układaniem rozkładów jazdy oraz rozdziałem taboru. MPK odpowiada także za całość systemu sprzedaży biletów. Pasażerów przewożą tylko autobusy i tramwaje MPK. Nie ma innych miejskich przewoźników.

2026 ROK

- Flota MPK w 2026 roku składa się w 100 proc. z autobusów niskopodłogowych (tak jest od 2018 roku) oraz niemal wyłącznie tramwajów z niską podłogą (ponad 90 proc.)
- Wszystkie autobusy i ponad 90 proc. tramwajów jest wyposażonych w klimatyzację, a także monitoring, automaty biletowe, system informacji pasażerskiej złożony z tablic wyświetlających trasę przejazdu oraz głosowego zapowiadania przystanków.
- We flocie tramwajowej jest 36 Krakowiaków, najdłuższych w Polsce tramwajów – ok. 43 m
- Pasażerów przewożą nie tylko autobusy spalinyowe, ale także zeroemisyjne. MPK posiada 121 autobusów elektrycznych. W 2026 roku ta liczba zwiększy się o kolejne 37 autobusów elektrycznych i 10 wodorowych.
- Za organizację Krakowskiej Komunikacji Miejskiej odpowiada Zarząd Transportu Publicznego. To ta jednostka decyduje o trasach i częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów. Organizator transportu zleca usługę przewozową, nie tylko MPK, ale także prywatnemu przewoźnikowi.
- W 2026 roku zostanie oddana do użytku nowa linia tramwajowa do Mistrzejowic. Od 2000 roku przez 26 lat w Krakowie zostały wybudowane nowe linie tramwajowe do: Małego Płaszowa, Czerwonych Maków, tory w ul. Pawiej, tunel tramwajowy pod Dworcem Głównym, estakada nad torami kolejowymi w Płaszowie i linia tramwajowa w ramach Trasy Łągiewnickiej. ■

CO MÓWIĄ O „PRZEWOŹNIKU KRAKOWSKIM”

MARIUSZ SZĄLKOWSKI, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie



Gdy powstawał „Przevoźnik Krakowski”, to pojawiło się zalecenie, aby główni specjaliści pracujący wtedy w MPK włączyli się do redagowania tego wydawnictwa. MPK zatrudniało wtedy pięciu głównych specjalistów, wśród których byłem także ja. Jako specjaliści mieliśmy za zadanie „rozkręcić” to wydawnictwo, a więc pisać ciekawie i o ważnych sprawach. Ja odpowiadałem w MPK za organizację ruchu. Moja koleżanka Marta Mleczko za sprawy personalne i socjalne, a Marian Lesiak za tabor. Wszyscy byliśmy wpisani do zespołu redakcyjnego, więc było też naturalne, że to na nas spoczywał główny obowiązek pisania tekstów.

Tematy wybieraliśmy sami, ale miały dotyczyć ważnych i najbardziej aktualnych wydarzeń czy projektów. Ja swój pierwszy tekst do „Przevoźnika Krakowskiego” napisałem o buspasach. Wtedy, pod koniec lat 90. XX w. w Krakowie toczyła się

gorąca dyskusja na ten temat, było wielu zwolenników, ale także przeciwników tego rozwiązania. Pamiętam, że we współpracy z Politechniką Krakowską i Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji robiliśmy nawet pomiary czasu przejazdów autobusów, przed i po wprowadzeniu buspasów. Chodziło o wyliczenie, o ile skraca się czas przejazdu. Wyniki były jednoznaczne – te czasy się mocno poskracały. Co więcej dzięki buspasom zachowano regularność przejazdów. Autobusy na różnych liniach jechały w podobnym czasie. To jest ważne, bo dzięki temu autobusy się nie doganiały na trasie i nie jeździły „stadami”.

Czy pamiętam skąd wziął się pomysł na „Przevoźnika”? Wcześniej były wydawane „Sygnały” i one były w dużym stopniu skierowane do pracowników, bo mogli tam znaleźć informacje z różnych dziedzin, które ich bezpośrednio dotyczyły, m.in. kwestie socjalne. Okazało się, że dużo osób spoza firmy brało te „Sygnały” i czytało co

się dzieje w MPK. Jednocześnie zwracali oni uwagę, że mają niedosyt informacji skierowanych do odbiorcy zewnętrznego. Powstał więc pomysł, aby poza wydawaniem „Sygnałów” dla pracowników, przygotować gazetę dla osób spoza firmy. Wiadomo, że dużo osób interesuje się komunikacją miejską i działalnością MPK.

Oczywiście na początku braliśmy pod uwagę, że nie będzie aż takiego zainteresowania naszą nową gazetą, ale jak przy każdym nowym projekcie mieliśmy entuzjazm i mieliśmy nadzieję, że „Przewoźnik” znajdzie odbiorców. Tym bardziej, że miał on też na celu podawać zweryfikowane i wiarygodne informacje o krakowskiej komunikacji, tak aby pasażerowie nie byli zdani tylko na to, co o MPK pisały wtedy krakowskie gazety. Z okazji wydania 100. numeru życzę „Przewoźnikowi Kra-

kowskiemu”, aby nadal się rozwijał. Jak się okazało taka gazeta jest potrzebna, wiele osób, w tym bardzo dużo pracowników MPK cały czas czyta „Przewoźnika”. Z tego wychodzi prosty wniosek, że warto pisać o tym jak firma się rozwija, jakie osiąga sukcesy. Oczywiście czytelnikami tej gazety są miłośnicy krakowskiej komunikacji, którzy nieprzerwanie cały czas są zainteresowani tym co się u nas dzieje. Dzięki „Przewoźnikowi” dostają informacje z pierwszej ręki o tym, co MPK robi i kto w tym przedsiębiorstwie pracuje. To co ja chciałbym mocno podkreślić to fakt, że „Przewoźnik” zawsze pisze o pracownikach MPK. A mamy wśród załogi wyjątkowe osoby, które wyróżniają się ciekawymi pasjami, a często niezwykłymi osiągnięciami. To oni właśnie trafiają na łamy „Przewoźnika”. Wielu czytelników bardzo to ceni. ■

JACEK KOŁODZIEJ, kierownik Stacji Obsługi i Remontów, autor książek historycznych



Pisząc kilka pierwszych materiałów do Krakowskiego Przewoźnika nie przypuszczałem, że będę to mógł robić ponad dwadzieścia lat później. Chyba wszyscy wówczas mieliśmy przekonanie, że to jest chwilowa fanaberia, wymysł kilku zapaleńców, którzy niebawem zrezygnują lub zabraknie im pomysłów. Tak już przecież było z Nowymi Torami (wydawany w latach 1954-59) czy Sygnałami MPK (1971-91).

Potrzeba dotarcia do współpracowników, załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyj-

nego wówczas będącego Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością była iskrą, która na powrót rozpałała oczekiwania na możliwość wydawania zakładowego informatora. Założeniem było publikowanie materiałów dotyczących działalności firmy, ówczesnych dużych zmian strukturalnych, organizacyjnych i personalnych. Nie mogą zatem dziwić informacje zamieszczone w pierwszym numerze przedstawiające nowe osoby czy zespoły odpowiedzialne za odpowiednie procesy. Trochę informacji finansowych, które dziś wyda- ➔

ją nam się podstawowymi, ale w tamtym czasie o kosztach czy sposobie finansowania komunikacji zaczynaliśmy dopiero mówić i wzajemnie uczyć się. Oczywiście trzeba było pochwalić się też nowym taborem bowiem byliśmy (no i chyba nadal jesteśmy) jako firma prekursorem w zakupie nowoczesnego taboru. A jak przystało na firmę z długimi tradycjami, która miała spory wpływ na rozwój miasta, o historii kilka słów też trzeba było napisać. No i poszło.

Entuzjazm z pierwszych numerów nie minął, przynajmniej nie u wszystkich, a dodatkowo dobry odbiór przez wiele osób nie związanych z firmą dawał dodatkową energię i chęć do działania.

Nie zawsze było kolorowo. Jak to w firmie – zespół się zmieniał. Ktoś odszedł, ktoś doszedł, zmienił pracę, znalazł coś lepszego dla siebie, odszedł na emeryturę. Życie.

Materiałów było raz więcej, raz mniej. Zależało to od wydarzeń a także od chęci uczestnictwa w wydawnictwie różnych osób. Nie zawsze byli i nadal nie zawsze są to wyłącznie pracownicy MPK. Od początku Krakowski Przewoźnik korzystał z różnych opinii i głosów. Nie każdy głos opublikowaliśmy. Przed złożeniem i wydaniem każdy materiał przechodzi wewnętrzną korektę ale i tak zdarzają nam się wpadki, pomyłki czy powtórzenia. No cóż, nie jesteśmy dziennikarskimi profesjonalistami. Każdy z nas na co dzień ma zupełnie

inne zadania w firmie i stara się wykonać jak najlepiej godząc swój czas z Przewoźnikiem.

Nie można przemilczeć informacji, że od pierwszych numerów żaden z członków redakcji nie otrzymał jakiegokolwiek gratyfikacji za swoją dodatkową, wykraczającą poza zakres obowiązków pracę.

W latach 70. czy 80. tworzeniem tygodnika zajmował się specjalny zespół, na którego potrzeby zatrudniony był fotograf a także osoba sprawdzająca i zatwierdzająca teksty, które nie mogły naruszać ówczesnych zasad socjalizmu i przewodniej partii. Dziś jesteśmy od tego wolni. Nie ma cenzury, ale nie ma też (lub staramy się ją minimalizować) polityki. Nie boimy się wyzwań i tematów, choć niektóre nie są korzystne dla naszej firmy (i nas samych członków redakcji) niemniej staramy się je przedstawiać by tak, jak przed laty docierać do naszych koleżanek, kolegów i wielu odbiorców spoza MPK: miłośników i zawziętych krytyków.

Co po numerze 100? Życzyłbym koleżankom i kolegom, obecnym i przyszłym redaktorom, autorom tekstów wytrwałości w działaniu i podtrzymywaniu dobrego odbioru ich pracy w kolejnych numerach. By mimo różnych zawirowań Przewoźnik Krakowski był nadal wydawany a czytelnicy oczekiwali kolejnego papierowego wydania. ■

Moje 18 lat przygody z Przewoźnikiem – wspomina ANNA ROBAK, wieloletni pracownik MPK S.A. w Krakowie, w przeszłości kierownik Biura Obsługi Zarządu

Uczestnicząc przez 18 lat w rozwijaniu i doskonaleniu nie tylko zawartości, ale i szaty graficznej Przewoźnika można powiedzieć, że po części stał on się moim kolejnym „dzieckiem”, którego losy nadal śledzę z wielkim zainteresowaniem. Cofając się pamięcią do początków mojej współpracy przy redagowaniu i wydawaniu Przewoźnika, chciałabym podzielić się moimi wspomnieniami z tego okresu. A był to bardzo dynamiczny okres, gdyż wiele nowości było wdrażanych w firmie.

Jak wszyscy wiemy, obiekty w MPK znajdują się w różnych częściach miasta. Stąd też wtedy nie do wszystkich pracowników docierały istotne informacje dotyczące funkcjonowania i zmian zachodzących w Spółce. Bywało, że niektórzy pracownicy nie znali nie tylko kadry kierowniczej, ale



także Członków Zarządu. I oczywiście, że zazwyczaj nie znali również współpracowników z innych obiektów. Stąd przy powstawaniu kolejnych numerów Przewoźnika skupiliśmy się na tym, aby stał się on podstawowym kanałem przepływu informacji.

W redagowanie Przewoźnika zaangażowani zostali nie tylko kierownicy Działów, Zajezdni, Stacji Obsług itp., doskonale znający problemy, bolączki i sukcesy kierowanych obszarów, ale również i sami pracownicy. Zarówno mechanicy, którzy też nocami sprawdzają stan techniczny pojazdów, aby bezpiecznie nazajutrz motorniczowie i kierowcy mogli wozić pasażerów, jak i prowadzący pojazdy, którzy wczesnym rankiem, bywa, że o 2 w nocy, zmagają się do pracy aby wozić pierwszych pasażerów. Chcieliśmy, aby opisywali swoją ciężką, często niedocenianą pracę. Przedstawialiśmy również sylwetki „ludzi niezwykłych” oraz pasjonatów. Pracowników, którzy poświęcili całe swoje życie firmie. Angażowali się w pracę, często przeznaczając na nią nawet swój wolny czas. Także pracowników posiadających poza pracą niezwykle pasje, którymi niekiedy potrafili zarażać współpracowników.

Staraliśmy przedstawiać zasady funkcjonowania MPK jako spółki prawa handlowego, strukturę organizacyjną i zmiany zachodzące w niej. Chcieliśmy również przybliżyć pracownikom w jaki sposób przeprowadzany jest konkurs na Członków Zarządu oraz jak zostać przedstawicielem załogi do Rady Nadzorczej.

Poprzez Przewoźnika chcieliśmy przede wszystkim informować pracowników o bie-

żących, istotnych dla funkcjonowania Spółki sprawach. W tym czasie rozpoczęliśmy starania o dofinansowanie z Unii Europejskiej projektów związanych m.in. z modernizacją torowisk, zakupem nowoczesnego taboru, wdrażaniem KKM i Tele Busa, czyli autobusów na telefon. Prowadzono także w tym czasie prace związane z informatyzacją szeregu obszarów w Spółce. Budząca niepokój wśród pracowników była zapowiedź rozdzielenia funkcji zarządczych, którą miał przejąć Zarząd Transportu, od wykonawczych. Te miała pełnić Spółka MPK, jako jeden z operatorów. Właśnie te i inne tematy prezentowaliśmy na łamach Przewoźnika

Poza bieżącymi sprawami zamieszczaliśmy trochę historii związanej np. z powstawaniem niektórych obiektów. Staraliśmy się także pokazać, jak rozwiązują swoje problemy przedsiębiorstwa obsługujące komunikację miejską w różnych europejskich miastach, które odwiedzili nasi pracownicy. Prezentowano jak przebiegały jedne z pierwszych „Otwartych dni Zajezdni” dla mieszkańców.

Różnorodność zamieszczanych w Przewoźniku tematów wprost od „kuchni” okazała się interesująca nie tylko dla pracowników MPK, lecz również dla części mieszkańców Krakowa, szczególnie pasjonujących się komunikacją miejską. Po jakimś czasie tradycją stało się, że z niecierpliwością oczekiwali oni na kolejny numer Przewoźnika. I grono to z każdym rokiem poszerzało się coraz bardziej. ■

MARIAN LESIAK, wieloletni pracownik MPK w Krakowie, obecnie na emeryturze

„**M**atko Święta, czy to jeszcze ktoś pamięta”. Tym fragmentem hymnu Piwnicy pod Baranami należy moim zdaniem zacząć wspominki. Tak wiele lat minęło, tak wielu ludzi angażowało się, tak wiele tematów było poruszanych w 99 wydanych „Przewoźnikach Krakowskich”. Jesień 1999 roku to narodziny czasopisma dla pracowników firmy, dla mieszkańców miasta. Pisaliśmy o wszystkim co nas interesowało, mieliśmy nadzieję że interesowało to także czytelników. Chyba tak, bo pismo przetrwało i niech trwa przez następne lata, a następne pokolenia redagują i czytają. ■



BOŻENA PĘKALA, rzeczniczka prasowa MPK S.A. w Krakowie w latach 2004–2006 o „Przewoźniku Krakowskim”



Do dziś mam w niebieskiej teczce wszystkie niebieskie numery Przewoźnika, których byłam redaktorką. Zdarzyło mi się nawet ostatnio do nich zaglądnąć i z lekkim niedowierzaniem czytać niektóre artykuły. Z niedowierzaniem, bo od ich powstania minęło już tyle lat, że o niektórych opisywanych wydarzeniach zupełnie zapomniałam! Z łezką w oku czytałam też teksty osób, których już nie ma wśród nas, a współtworzyły ten niezwykły tytuł. Tu niedowierzanie było wręcz ogromne, bo jak to możliwe, że ich już nie ma skoro jeszcze wczoraj rozmawialiśmy na mpkowskich korytarzach!

Doskonale pamiętam jak wyglądała praca nad Przewoźnikiem – zawsze burza mózgów, entuzjazm i wiele ciekawych pomysłów na kolejny numer. A później... wszystko na ostatnią chwilę, bo przecież każdy z autorów na co dzień pełnił inne ważne obowiązki, dbając o bezpieczeństwo pasażerów, sprawność pojazdów, punktualną jazdę,

jakość obsługi i wiele innych ważnych szczegółów, o których jadący tramwajem czy autobusem pasażer zazwyczaj nie myśli. Czasem trzeba było pogonić, czasem kilka razy upomnieć się o tekst, czasem przysiąść nad numerem po godzinach. Ale ostatecznie zawsze dowoziliśmy na czas! Bo byliśmy ekipą nie do pokonania! ■

KRZYSZTOF MEYER,
polski kompozytor, pianista,
pedagog i autor książek o muzyce.
Miłośnik krakowskiej komunikacji

Podczas tych dni przeglądałem rocznik „Przewoźnika”. To jest naprawdę super wydawnictwo. I papier i artykuły, że o świetnej ikonografii nie wspomnę. Mam w czterech oprawionych tomiszczach wszystkie numery od 2005 roku. ■

MAREK GANCARCZYK

ZNANE, LUBIANE I WYJĄTKOWE OSOBY NA KARTACH „PRZEWOŹNIKA KRAKOWSKIEGO”

■ WYWIAD

JEST REKORDZISTĄ POLSKI W MARATONIE. UDOWADNIA, ŻE WIEK TO TYLKO LICZBA

Z Andrzejem Maciołem, emerytowanym pracownikiem MPK w Krakowie o jego niesamowitych osiągnięciach biegowych rozmawia Tomasz Balaabański



Rekordzista Andrzej Macioł biega w koszulce grupy biegowej MPK Runners Kraków

Na rozmowę umówiliśmy się w Parku Lotników Polskich, po swoich treningach. On – przygotowujący się do kolejnych startów tej wiosny, ja – wracający po przerwie, którą zrobiłem sobie po serii maratonów. Przybiegli punktualnie, niespecjalnie zmęczeni, krótko rozciągnął rozgrzane mięśnie. Średniego wzrostu, opalony, z rzadko już dziś spotykanym na męskich twarzach wąsem ale bez brody. Bez grama zbędnej tkanki na kośćcu. Zdecydowanie nie wygląda na swoje już prawie siedemdziesiąt jeden lat. Łączy nas późno rozpoczęte bieganie, przynależność klubowa i to, że ku naszej rozpaczy ładne dziewczyny zaczęły ustępować nam miejsca w tramwajach. Różni przede wszystkim tempo biegu: tym które On

utrzymuje przez cały dystans maratoński, ja biegiem interwały 500 metrów. Mówi tak jak biega – szybko, bez zbędnych słów, konkretnie odpowiadając na pytania. Często się śmieje. Andrzej Macioł, rocznik 1954, 6 kwietnia 2025 r. podczas 22 Tauron Cracovia Maraton pobił rekord Polski w maratonie w kategorii M70.

Tomasz Balaabański: Cześć Andrzeju. Jesteś rekordzistą Polski w maratonie w kategorii powyżej 70 lat. W tegorocznym Cracovia Maratonie uzyskałeś fantastyczny wynik: 3 godziny 9 minut 41 sekund, poprawiając poprzedni rekord o 4 minuty. Jak przygotowywałeś się do tego startu?

Przewoźnik Krakowski nr 3 (96)/2025

36

„Przewoźnik Krakowski” to nie tylko informacje o inwestycjach i ważnych dla pasażerów działaniach MPK, ale także ciekawe i inspirujące rozmowy ze znanymi i lubianymi osobami. Czytelnicy naszej gazety mogli przeczytać wywiady z wyjątkowymi artystami – Anną Dymną, Krzysztofem Globiszem, Grzegorzem Turnauem.

Rozmawialiśmy także z wieloletnim prezydentem Krakowa – Jackiem Majchrowskim, jego wieloletnim zastępcą Tadeuszem Trzmielcem, z obecnym prezydentem Aleksandrem Miszalskim i jego zastępcą Stanisławem Kracikiem.

Spotkania z zespołem redakcyjnym „Przewoźnika” nie odmówił znany krakowski psycholog Zbigniewem Nęcki, obecny rektorem →



Prof. Andrzej Szarata, rektor Politechniki Krakowskiej w kabinie motorniczego tramwaju MPK. Fot. Jan Zych

12

Przewoźnik Krakowski nr 1 (90)/2024

...NICY MPK MOGĄ BYĆ ...TAK DŁUGIEJ HISTORII ...O PRZEDSIĘBIORSTWA

Aleksandrem Miszalskim, Prezydentem Krakowa



Aleksander Miszalski, Prezydent Krakowa. Fot. B. Świerżowski/krakow.pl

Marek Gancarczyk: W swojej kampanii wyborczej sporo Pan mówił o tym, jak ważna jest komunikacja miejska. Czy po ponad roku pełnienia funkcji prezydenta chciałby Pan coś zmienić w swojej pierwotnej wizji rozwoju krakowskiej komunikacji?
Aleksander Miszalski: Od początku uważałem, że transport publiczny jest kręgosłupem funkcjonowania miasta i po roku w urzędzie tylko się w tym utwierdziłem. Nasza wizja pozostaje ta sama – komunikacja miejska musi być szybka, punktualna,

ekologiczna i dostępna dla wszystkich. To oznacza nie tylko inwestycje w nowe tramwaje i autobusy, ale też w infrastrukturę – buspasy, priorytety na skrzyżowaniach, lepszą integrację rozkładów i systemów biletowych. Chcę, żeby w Krakowie korzystanie z transportu publicznego było pierwszym wyborem, a nie kompromisem.
MG: Nie da się ukryć, że największą inwestycją transportową będzie budowa metra. Co jest największym wyzwaniem dla miasta związanym z tą inwestycją?

Przewoźnik Krakowski nr 4 (97)/2025

Politechniki Krakowskiej Andrzej Szarata czy pełniący w 2008 roku funkcję redaktora naczelnego „Gazety Krakowskiej” Tomasz Lachowicz.

Mieliśmy także wyjątkową przyjemność rozmawiać z niezwykleymi pracownikami MPK, którzy mają wyjątkowe pasje i zainteresowania, m.in. z rekordzistą Polski w maratonie Andrzejem Maciołem. ■

MAREK GANCARCZYK

MIJA 125 LAT TRAMWAJU ELEKTRYCZNEGO W KRAKOWIE

Razem z mieszkańcami Krakowa świętowaliśmy 125. rocznicę uruchomienia pierwszej linii tramwaju elektrycznego w Krakowie, co miało miejsce 16 marca 1901 roku. W tym dniu miał także swoją prapremierę w Teatrze Miejskim (obecnie Teatr Słowackiego) dramat „Wesele” Stanisława Wyspiańskiego.

Z tej okazji w niedzielę, 15 marca 2026 roku MPK w Krakowie i Teatr Złoty Róg przygotowały specjalne wydarzenie. Punktualnie o godzinie 11.00 na pętli Bronowice Małe na tle zabytkowego tramwaju SN1 z 1922 roku oraz najdłuższego w Polsce wagonu Krakowiak, członkowie zespołu teatralnego Złoty Róg odegrali jedną ze scen z dramatu „Wesele”.

Następnie odbył się wspólny przejazd obu wagonów do centrum miasta, z krótkim postojem na przystankach Wesele oraz Teatr Słowackiego.

Wybór zabytkowego tramwaju do tego wydarzenia nie był przypadkowy – wagon SN1 to jeden z najstarszych wagonów w kolekcji MPK. Ten wyjątkowy wagon jest jednym z zaledwie 15 wagonów tego typu, które zbudowali pracownicy Krakow-

skiej Spółki Tramwajowej w warsztatach przy ul. św. Wawrzyńca. Musieli się na to zdecydować, bo po zakończeniu I Wojny Światowej i odzyskaniu niepodległości, Krakowa nie było stać na zakup, a nawet na zaciągnięcie kredytu na nowe wagony. A te były bardzo potrzebne, bo sieć tramwajowa w mieście była rozbudowywana. Odbudowany SN1 był pierwszym tramwajem w Krakowie, który nie posiadał wewnętrznego podziału na klasę pierwszą i drugą (ten podział zniesiono latem 1919 roku).

Teatr Złoty Róg to amatorski teatr mieszkańców i sympatyków folkloru Bronowic Małych i ich okolic. Działa przy Towarzystwie Przyjaciół Bronowic. Swoją działalnością popularyzuje dawne zwyczaje i obrzędy, szukając inspiracji zarówno w twórczości artystów młodopolskich, zapomnianych artystów lokalnych, jak i w pamięci rodowitych mieszkańców regionu.

Niedzielne wydarzenie rozpoczęło obchody 125. rocznicy uruchomienia pierwszej linii tramwaju elektrycznego w Krakowie. W planach MPK jest także organizacja wspólnego biegu pracowników, parada zabytkowych tramwajów oraz atrakcje w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej. ■



Członkowie Teatru Złoty Róg wystąpili w tradycyjnych strojach



Uczestnicy wydarzenia otrzymali fragment wydania gazety „Czas” z 16 marca 1901 roku



Obowiązkowe wspólne zdjęcie na przystanku Wesele



W wydarzeniu wzięło udział wielu mieszkańców

LILIANA JAKIEL, MAREK GANCARCZYK

ZMARŁ WŁADYSŁAW TYRAŃSKI



Zgłębokim smutkiem żegnamy Władysława Tyrańskiego, byłego pracownika Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, dziennikarza. W latach 2004–2005 Władysław Tyrański

kierował Działem Informacji i Reklamy MPK, w pamięci pracowników zapisał się przede wszystkim jako Redaktor Naczelny pisma „Przewoźnik Krakowski”. Z pasją i rzetelnością dokumentował życie spółki. Pozostawił po sobie dziesiątki artykułów i cenione publikacje o Krakowie, w których zawsze znajdowało się miejsce dla historii miejskiej komunikacji. To z Jego inicjatywy i pod Jego redakcją periodyk przeszedł gruntowną reformę – Władysław Tyrański zmienił szatę graficzną pisma, nadając mu nowoczesny, przejrzysty charakter i podnosząc standardy edytorskie, które służą czytelnikom do dziś.

Władysław Tyrański zmarł 5 lutego, po długiej i ciężkiej chorobie (1952–2026). Władysław Tyrański urodził się 3 maja 1952 r. w Krakowie. W 1976 r. ukończył studia historyczne na Uniwersytecie Jagiellońskim (w 1986 r. z kolei stał się absolwentem psychologii). W 1976 r. został pracownikiem Ośrodka Badań Prasoznawczych w Krakowie, gdzie pracował pod kierunkiem Władysława Maśłowskiego w Pracowni Analiz Zawartości Prasy. Od 1980 r. należał do „Solidarności”. Był współorganizatorem drugoobiegowego wydawnictwa Polowe Archiwum Prasowe Kraków, wydającego w latach 1983–1989 poza cenzurą tygodnik „Mała Polska”, a także w latach 1984–1985 miesięcznik „Archiwum Współczesne”. Pisał teksty, organizował konspiracyjny druk oraz sieci kolportażu bezdebitowej prasy. Od 1986 r. był redaktorem naczelnym „Małej Polski”. W latach 1989–1990 pracował jako dziennikarz tygodnika „Solidarność”, w latach 1990–1991 – „Czasu Krakowskiego” i „Dziennika Polskiego”.

W tekście wykorzystano artykuł w „Gościu Niedzielnym” oraz publikację Instytutu Pamięci Narodowej w Krakowie. ■

MUZEUM INŻYNIERII I TECHNIKI

ZMARŁ STANISŁAW POCHWAŁA

Zmarł Stanisław Pochwała – pierwszy Dyrektor Muzeum Inżynierii Miejskiej (obecnie Muzeum Inżynierii i Techniki), człowiek niezwykle oddany idei ratowania zabytkowej zajezdni tramwajowej.

Związany z Muzeum Inżynierii i Techniki, jako jego dyrektor w latach 1998–2010, wniósł istotny wkład w rozwój i kształt instytucji. W czasie pełnienia swojej funkcji, nie tylko zarządzał bieżącą działalnością Muzeum, lecz także odegrał kluczową rolę w jednym z najważniejszych procesów w jego historii – modernizacji i przebudowie siedziby.

Jako koordynator tego złożonego przedsięwzięcia nadzorował prace koncepcyjne, organizacyjne i inwestycyjne, dbając o zachowanie równowagi pomiędzy ochroną dziedzictwa technicznego, a potrzebami nowoczesnej instytucji kultury. Dzięki jego zaangażowaniu, konsekwencji oraz umiejętności współpracy z licznymi partnerami możliwe było przeprowadzenie procesu modernizacji, który stworzył solidne fundamenty pod dalszy rozwój Muzeum Inżynierii i Techniki.

Zasługi Stanisława Pochwały pozostają trwałym elementem historii MIT i mają realny wpływ na jego obecny kształt. ■

REDAKCJA

NOWY WICEPREZES MPK



Decyzją Rady Nadzorczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, od dnia 1 marca 2026 roku nowym wiceprezesem ds. zarządzania przewozami jest Pan Jan Podkopacz.

To doświadczony pracownik MPK. Swoją karierę zawodową rozpoczynał w 2011 roku w MPK S.A. w Krakowie jako motorniczy. Po pięciu latach pracy na stanowisku motorniczego zaczął pełnić funkcję dyspozytora ds. planowania służb w największej Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka. Następnie pełnił funkcję Kierownika Zajezdni Autobusowej Płaszów oraz Kierownika Zajezdni Tramwajowej Podgórze, odpowiadając za zarządzanie zespołami liczącymi kilkaset kierowców i motorniczych.

Uczestniczył we wdrożeniach nowych rozwiązań, które pozwoliły na optymalizację procesów organizacyjnych. Dodatkowo posiada szerokie

doświadczenie szkoleniowe jako instruktor nauki jazdy oraz wykładowca, prowadząc zarówno zajęcia praktyczne, jak i teoretyczne dla przyszłych kierowców i motorniczych. Ukończył Wyższą Szkołę Zarządzania i Bankowości, Kierunek Zarządzanie Kadrami, uzyskując tytuł magistra.

Jako nowy wiceprezes będzie odpowiadał za nadzór nad funkcjonowaniem pięciu zajezdni MPK, w których pracuje ponad 2 000 prowadzących, Działu Zarządzania Ruchem oraz Działu Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych.

Uzupełnienie składu Zarządu, po złożeniu rezygnacji przez byłego Wiceprezesa, odbyło się w trybie skróconym, określonym w Regulaminie powoływania członków zarządu. Zgodnie z § 2 pkt 6 ww. Regulaminu, wybór Członka Zarządu przez Radę Nadzorczą na okres krótszy niż jeden rok powinien odbyć się w trybie skróconym. Zastosowanie tego trybu nastąpiło z uwagi na fakt, że obecna kadencja Zarządu Spółki kończy się z dniem 31 grudnia 2026 roku. ■

MARTA CZEPIEL-ROZWADOWSKA

W MPK POWSTAŁ ZESPÓŁ KOMUNIKACJI WEWNĘTRZNEJ



Marta, Gosia i Lucyna – to one będą dbać o sprawną wewnętrzną komunikację w przedsiębiorstwie

Od 1 lutego w MPK S.A. w Krakowie rozpoczął działalność nowy Zespół Komunikacji Wewnętrznej i Employer Brandingu. Jego powołanie jest odpowiedzią na potrzeby zgłaszane przez pracowników oraz krokiem w kierunku dalszego wzmocnienia spójności organizacyjnej i budowania silnej, nowoczesnej marki pracodawcy, opartej na realnych doświadczeniach pracowników.

Podstawowym zadaniem zespołu w obszarze komunikacji wewnętrznej jest zapewnienie, aby informacje przekazywane w Spółce były jasne, zrozumiałe i uporządkowane. W organizacji o takiej skali i złożoności jak MPK S.A. w Krakowie kluczowe znaczenie ma sprawny przepływ informacji – zarówno tych dotyczących decyzji strategicznych, jak i bieżących spraw operacyjnych. Istotnym elementem pracy zespołu będzie także wsparcie kadry kierowniczej w skutecznym

komunikowaniu zmian oraz podejmowanych decyzji.

Drugim filarem działalności zespołu jest Employer Branding, czyli budowanie wizerunku MPK S.A. w Krakowie jako dobrego i wiarygodnego pracodawcy, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz organizacji. Fundamentem tych działań są doświadczenia pracowników. Zespół będzie koncentrował się na cyklu życia pracownika w organizacji – od procesu wdrożenia, przez codzienną współpracę i rozwój.

Powołanie Zespołu ma na celu skoordynowanie i wzmocnienie działań, które już dziś są realizowane w wielu obszarach Spółki. To inwestycja w przejrzystość, współpracę i poczucie wspólnoty. Wierzymy, że dzięki temu MPK S.A. w Krakowie będzie jeszcze bardziej spójną organizacją – taką, w której sposób funkcjonowania wewnątrz znajduje odzwierciedlenie w pozytywnym postrzeganiu Spółki na zewnątrz. ■

WOJCIECH ŻYWIÓŁ

MPK Z CERTYFIKATEM BEZPIECZEŃSTWA INFORMACJI



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wdrożyło System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji i otrzymało certyfikat potwierdzający zgodność prowadzonych działań z wymaganiami normy ISO/IEC 27001:2022. Oznacza to, że w Spółce stosuje się najwyższe standardy ochrony danych, obejmujące m.in. ochronę danych osobowych pasażerów, zabezpieczenie systemów informatycznych oraz infrastruktury teleinformatycznej.

W obecnych realiach, gdy rośnie liczba cyberzagrożeń, a usługi publiczne w coraz większym stopniu opierają się na systemach informatycznych, wdrożenie i certyfikacja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji ma szczególne znaczenie dla MPK S.A. w Krakowie. Potwierdza to nie tylko wysoki poziom zabezpieczania danych, ale także zwiększa zaufanie interesariuszy, w tym pasażerów, do stabilności oraz odporności Spółki na potencjalne incydenty związane z ochroną informacji. ■

LILIANNA JAKIEL

UMOWA NA NOWE TRAMWAJE PODPISANA



Krzysztof Zdziarski, prezes PESA Bydgoszcz, Stanisław Kracik, wiceprezydent Krakowa oraz Rafał Świerczyński, prezes MPK w Krakowie po podpisaniu umowy na nowe tramwaje

Kraków stawia na komfort i ekologię: 15 nowych tramwajów PESA trafi do Krakowa. To kolejny krok w stronę wymiany taboru w stolicy Małopolski. We wtorek 3 lutego 2026 r. przedstawiciele Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz bydgoskiej PESY podpisali umowę na dostawę 15 nowoczesnych, w pełni niskopodłogowych tramwajów.

W oficjalnej uroczystości podpisania dokumentów wziął udział Zastępca Prezydenta Krakowa Stanisław Kracik.

Nowe zamówienie to nie tylko liczby, to przede wszystkim realna zmiana dla tysięcy pasażerów, którzy codziennie korzystają z usług krakowskiej komunikacji.

Nowe wagony zostaną zaprojektowane tak, aby wyeliminować bariery architektoniczne. Każdy z 15 pojazdów będzie w 100% niskopodłogowy, co jest kluczową informacją dla seniorów, osób z niepełnosprawnościami oraz rodziców podróżujących z wózkami dziecięcymi. Ponadto każdy z nowych tramwajów będzie miał ponad 33 metry długości i zostanie wyposażony w:

- platformy i wydzieloną przestrzeń dla wózków inwalidzkich,
- nowoczesną, wydajną klimatyzację zintegrowaną z inteligentnym systemem zarządzania temperaturą,
- monitoring zwiększający bezpieczeństwo pasażerów,
- nowoczesny system informacji pasażerskiej,



ułatwiający podróż osobom niewidomym i słabowidzącym,

- najnowocześniejsze rozwiązania, chroniące pasażerów w razie wypadków,
- możliwość przejechania bez zasilania z sieci trakcyjnej na odcinku co najmniej 3 km (np. w przypadku awarii zasilania),
- urządzenia AED,
- komfortowe, zamknięte kabiny dla motorniczych.

Dostawy pierwszych wagonów z nowego kontraktu planowane są w latach 2028–2029. Pozwoli to na sukcesywne wycofywanie z ruchu wagonów EU8N.

Całkowity koszt kontraktu wynosi niemal 273 mln zł netto. Środki na ich zakup będą pochodzić

z pożyczki inwestycyjnej udzielonej MPK w Krakowie przez Bank Gospodarstwa Krajowego, pochodzącej ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji B3.4.1. „Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast” („KPO”), w ramach projektu pn. „Zakup nowej floty tramwajowej dla Krakowa jako element zielonej transformacji obejmującej rozwój transportu publicznego przyjaznego dla środowiska”. Pożyczka została przyznana MPK na bardzo korzystnych warunkach, ze stałym oprocentowaniem wynoszącym zaledwie 1 procent i okresem spłaty pożyczki rozłożonym na 20 lat. ■



MAREK GANCARCZYK

CZTERY FIRMY ZAINTERESOWANE DOSTAWĄ SZLIFIERKI DO KRAKOWA

Cztery firmy złożyły wnioski o dopuszczenie do udziału w dialogu konkurencyjnym dotyczącym zakupu nowego urządzenia do szlifowania krakowskich torowisk.

Udziałem w postępowaniu zainteresowanych jest czterech wykonawców:

- Plasser&Theurer Export von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H. z Austrii,
- Vossloh Rail Services Deutschland GmbH z Niemiec,
- Włoska firma MECNO SERVICE SRL,
- Polska firma COPMA POLSKA Sp. z o.o.

Obecnie trwa etap oceny złożonych dokumentów. Po zakończeniu tej oceny MPK w Krakowie zaprosi do negocjacji (dialogu) wykonawców spełniających warunki udziału w postępowaniu.

W toku dialogu konkurencyjnego MPK w Krakowie będzie z nimi omawiać zarówno kwestie techniczne pojazdu, jego wyposażenia i funkcjonalności oraz kwestię kosztów zakupu i eksploatacji. Ostatecznie procedura ma wyłonić najlepszego dostawcę urządzenia do szlifowania krakowskich torowisk. Planowanymi kryteriami

oceny ofert będzie nie tylko cena, ale również parametry techniczne, gwarancja i termin dostawy.

MPK w Krakowie zdecydowało się na zamówienie urządzenia do szlifowania torów tramwajowych w formie dialogu konkurencyjnego, aby w wyniku postępowania otrzymać najlepsze techniczne rozwiązanie dostępne na rynku. Dostawa szlifierki planowana jest w terminie do 24 miesięcy od podpisania umowy.

Ogłoszenie postępowania w trybie dialogu konkurencyjnego to efekt zakończonych w ubiegłym roku wstępnych konsultacji rynkowych. To podczas nich pracownicy MPK i przedstawiciele sześciu firm, które wzięły w nich udział, pracowali nad przygotowaniem warunków technicznych do zamówienia szlifierki do torów tramwajowych.

Urządzenie, które chce kupić MPK w Krakowie będzie służyło do utrzymania krakowskich torowisk w jak najlepszym stanie. Systematyczne szlifowanie szyn jeszcze bardziej zmniejszy hałas i drgania przejeżdżających tramwajów. Wydłuży także żywotność szyn, co pozwoli na ich dłuższe użytkowanie bez konieczności wymiany. ■

JUSTYNA MIERZWA

WALENTYNKI W TRAMWAJU



14 lutego tradycyjnie już po ulicach Krakowa kursował specjalny udekorowany w czerwone serduszka – Tramwaj Walentynkowy. Pełen radosnych pasażerów rozpoczął swoją podróż wyruszając punktualnie o godzinie 12:00 z przystanku w Łagiewnikach. O oprawę muzyczną zadbali aktorzy Teatru Ludowego Marta Bizoń, Piotr Piecha, Roksana Lewak, Antoni Włosowicz oraz Michalina Dworzaczek. Nasi goście mile zaskoczeni słodkim powitaniem na pokładzie

teatralnej sceny włączyli się do zabawy śpiewając piosenki: „Zakochani są wśród nas”. Rozdawane były bezpłatne souvenirzy z Teatru Ludowego i ze strony miejskiego przewoźnika. Do tańca aktorzy porywali nie tylko młodych ale i starszych. Grono pasażerów podróżujących na co dzień komunikacją miejską chętnie wsiadało do „Zakochanego Tramwaju”. Nie zabrakło tych, którzy wieźli nim kwiaty, upominki dla ukochanych. Niejedna z podróżujących osób „nie licząc godzin i lat” zapomniała przesiąść się i na dłużej pozostawała →



Pracownicy MPK wraz z aktorami Teatru Ludowego

z nami. Byli też turyści, radośni, że Kraków wita ich ciekawymi atrakcjami: „Byliśmy już na wzgórzu wawelskim i na Zamku teraz jedziemy do Muzeum Czartoryskich Waszym Tramwajem”. Była Pani Nina, którą dała się porwać do tańca ze znakomitym aktorem Piotrem Piechą, a później sama zapraszała do amatorskiego Teatru działającego w Klubie Seniora. Kolorowy rozśpiewany tramwaj zwrócił również uwagę przybyłych gości zza Oceanu, którzy rozkoszując się podróżą nie mogli się nachwalić naszego miasta i jego bogatej oferty kulturalnej. Pan Cezary skuszony ciekawym

repertuarem teatralnym, zadeklarował małżonce trzymającej w rękach czerwone serce „Tęsknię za Tobą”, że jak tylko będzie okazja wybiorą się na randkę do Teatru. Przyjazna, ciepła atmosfera, śpiew i taniec umilały przejazd pasażerom. Można nawet zaryzykować stwierdzenie że „Tramwaj Zakochanych” z powodzeniem przeistoczył się w greckiego Erosa, który w zimowy dzień zsyłał na ludzi miłość. Trudno było wysiąść kiedy nasz pełen serc tramwaj dojechał o 15:00 do przystanku Łągiewniki. „Do zobaczenia za rok” machali do nas opuszczający pokład goście. ■

MAREK GANCARCZYK

ZABYTKOWE TRAMWAJE MPK PEŁNE KWIATÓW NA DZIEŃ KOBIET



Z okazji Dnia Kobiet kursował wyjątkowy skład zabytkowych wagonów

Czerwony skład zabytkowych wagonów, a w nim mnóstwo tulipanów w kolorze czerwonym – to przygotowało MPK w Krakowie dla kobiet z okazji ich święta. W niedzielę, 8 marca z okazji Dnia Kobiet po ulicach Krakowa kursował zabytkowy skład: tramwaj K z wagonem doczepnym Wismar.

Skład wyjechał z zajezdni tramwajowej Podgórze ok. 11.00, a następnie ul. Wadowicką, Kalwaryjską, Pl. Bohaterów Getta, Starowiślną, Westerplatte i Pawią pojechał do pętli Dworzec

Towarowy. Od ok. 11.30 do ok. 13.00 te wyjątkowe wagony kursowały pomiędzy pętlą Dworzec Towarowy a ul. Dajwór (trasa przejazdu ul. Pawia, ul. Westerplatte, Starowiślna, Dajwór). Zabytkowe wagony zatrzymywały się na każdym przystanku, a wszystkie kobiety, które do nich wsiadały otrzymywały tulipany. Zabytkowy skład wagonów można było łatwo rozpoznać – został specjalnie oznakowany tablicą z napisem „Dzień Kobiet”. Przejazd był bezpłatny.

Wszystkim Paniom dziękujemy za wspólny przejazd. ■



Pracownicy MPK rozdawali wszystkim kobietom czerwone tulipany

TOMASZ BAŁABAŃSKI

KOBIETY Z MPK POBIEGŁY W 3. KRAKOWSKIM BIEGU KOBIET

W niedzielę, 8 marca 2026 r. odbył się już 3. Krakowski Bieg Kobiet na dystansie 5 km i 10 km, zorganizowany przez Zarząd Infrastruktury Sportowej. Wśród niemal 3000 uczestniczek nie mogło zabraknąć naszych Koleżanek z MPK Runners Kraków. Elżbieta Combrzyńska, Dorota Tyrała, Monika Stelmach, Ilona Kraszewska i Sylwia Kozieł wzięły udział w biegu na 5 km. Dla niektórych z naszych Pań był to debiut w profesjonalnych zawodach biegowych, więc tym większe uznanie dla Ilony i Sylwii. Do zobaczenia na następnych zawodach! ■



LILIANA JAKIEL

MPK NAGRADZA PRACOWNIKÓW ZA EMPATIE



W świecie, w którym łatwiej jest nagrać dramat niż mu zapobiec, pracownicy krakowskiego MPK stają się barierą chroniącą przed społeczną znieczulicą. Codzienność pracownika komunikacji miejskiej to tysiące twarzy i setki kilometrów. Jednak wśród rutyny zdarzają się sekundy, które wymagają natychmiastowego wyjścia z bezpiecznej kabiny pojazdu.

Wśród wyróżnionych 30 stycznia 2026 roku pracowników MPK, historie się powtarzają, ale każda z nich porusza tak samo. To właśnie ta nieobojętność jest cechą, którą MPK w Krakowie promuje szczególnie mocno. Nagrody finansowe i listy gratulacyjne to sygnał wysłany do wszystkich pracowników: „Widzimy Waszą empatię i jesteśmy z niej dumni”.

Wydarzenie miało niezwykle podniosły charakter dzięki obecności gości honorowych. Nagrody i listy gratulacyjne wręczał Zastępca Pre-

zydenta Miasta Krakowa, Stanisław Kracik. W swoim wystąpieniu prezydent podkreślił, że postawa nagrodzonych jest najlepszym dowodem na to, że krakowska komunikacja miejska to nie tylko sprawne pojazdy, ale przede wszystkim ludzie o wielkich sercach i wysokim poczuciu odpowiedzialności.

Obecność przedstawicieli służb mundurowych i medycznych dobitnie pokazała, że pracownicy MPK są często „pierwszymi ratownikami” na miejscu zdarzenia. W uroczystości uczestniczyli:

- Małgorzata Popławska, Dyrektor Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego, która doceniła fachowość, z jaką pracownicy MPK prowadzili resuscytację czy opatrywali rannych jeszcze przed przyjazdem ambulansu.
- podinsp. Paweł Jastrząb, Komendant Miejski Policji w Krakowie, który wskazał na ogromne znaczenie reakcji pracowników podczas poszukiwań osób zaginionych czy agresję w pojazdach. ➔



- Arkadiusz Kielin, Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej, który podkreślił odwagę pracownika MPK, gdy trzeba było pomóc rodzinie, gdy zapalił się samochód, którym podróżowali.

Cykliczne wyróżnienia pracowników MPK pokazują, że „ludzka twarz” krakowskiej komunikacji to nie jednorazowy zryw, ale element kultury organizacyjnej. Dzięki takim osobom pasażerowie mogą czuć się bezpieczniej, wiedząc, że za sterami pojazdu siedzi ktoś, kto w razie potrzeby nie pozostawi ich bez pomocy.

Listy gratulacyjne i nagrody trafiły do 35 pracowników MPK w Krakowie, w tym do:

- pracowników, którzy udzielali pomocy rannym i chorym, reagowali, gdy często inni pozostawiali obojętni: Kinga Równiatka, Renata Sędor, Magdalena Pruchnicka, Mateusz Drajewicz, Ryszard Żarnowski, Mikołaj Bukowiec, Paweł Hurlak, Kamil Ojczyk, Krzysztof Kępski, Piotr Cholewa, Edyta Małaczek, Michał Mucha,

Piotr Sadowski, Przemysław Magiera, Andrzej Stachura, Jakub Chrapusta, Marcin Fraś, Robert Kułaga, Tomasz Starowicz, Marcin Zaleski,

- kierowcy, który stanął w obronie kierowcy autobusu, zaatakowanego przez agresywnego mężczyznę: Grzegorz Górka,
- kierowcy, który pomógł rodzinie, gdy na autostradzie zapalił się samochód, którym jechali: Adrian Antosz,
- kierowcy, który wykazał się niezwykłym refleksem i uchronił pieszych przed potrąceniem przez samochód wyprzedzający autobus – Grzegorz Zięba,
- pracowników, którzy zaopiekowali się osobami zaginionymi i pomogli w ich odnalezieniu: Grzegorz Bzdyl, Jakub Bujny, Marek Zym, Marian Kowalski, Izabela Frączek, Adam Uliasz, Marcin Dworak, Artur Bielak, Damian Biskup, Andrzej Mularczyk, Rafał Banaś, Mariola Kalinowska. ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

JAK ZOSTAŁEM ROMEEM, CZYLI TRUCHTACZ W WERONIE

Zawsze chciałem pobiec w Weronie. Miasto to przyciągało mnie jakąś niewytłumaczalną siłą. I nie chodziło tu o szekspirowskich bohaterów, ale raczej o antyczną Arenę i architekturę starego miasta. Dlatego gdy latem ubiegłego roku okazało się, że przespałem zapisy na maraton w Seville a rodzinnie mogliśmy się wybrać „w świat” jedynie podczas ferii zimowych, bez wahania zapisałem się na odbywający się 15 lutego 2026 r. XIX Romeo & Giulietta RUN Half Marathon.

Przygotowania do biegu rozpocząłem początkiem listopada. Pierwszy raz moim celem był półmaraton, więc największy nacisk w treningach położyłem na szybkość, nie zaś na wytrzymałość. I wszystko szło dobrze aż do końca roku. W styczniu, jak pamiętamy, ścisnęły mrozy a mnie po kolei zaczęły dopadać różne choroby uniemożliwiając regularne treningi. Tak. Tym razem do zawodów byłem po prostu nieprzygotowany. No ale wpisowe zapłacone, bilety kupione... Pomyślałem więc, że jeśli nie „na wynik” to pobiegnę „dla zabawy”. Tradycją R&GHM jest to, że część biegaczy przebiera się w różne stroje. Postanowiłem przebrać się i ja. W związku z tym, że bagaż podręczny w samolocie ma swoje ograniczenia, postawiłem na wariant zminimalizowany gabarytowo: beret z piórkiem, żabocik z rubinem i koronkowe mankieciki. Stając w tym stroju na starcie poczułem się jak prawdziwy Romeo. Wiele osób (w tym urocze biegaczki!) zagadywało do mnie w języku Dantego, ale ja mogłem tylko uśmiechać się i odpowiadać: „Non capisco” i „Grazie mille”, mając nadzieję że to co mówią nie znaczy: „Ale kretyn” względnie: „No chyba go pogrzało...”. Bardzo wówczas żałowałem, że nie znam języka włoskiego... Sam bieg był wspaniały. Słoneczko zza chmur, interesująco poprowadzona trasa, sporo kibiców na ulicach (Walentynki!) i bardzo miła atmosfera spowodowała, że mimo ewidentnych braków kondycyjnych wynikających z niedotrenowania osiągnąłem świetny, jak na mnie, rezultat: 1:58:14. Dodatkowo byłem powo-



dem wielu uśmiechów na twarzach przechodniów i współbiegaczy. Ale może właśnie to jest TO? Może gwarancją dobrych wyników jest minimum treningu i lekkie podejście do startu? Zobaczymy. Następne zawody w marcu ☺.

Ps... A do Areny nie wszedłem. Była niedostępna w związku z przygotowaniem do ceremonii zamknięcia Zimowych Igrzysk Olimpijskich. Chyba muszę tam wrócić. Może za rok? ■

MAŁGORZATA DUDEK

ADAM ŚLĘCZEK NA EMERYTURZE



Mariusz Szalkowski, wiceprezes MPK w Krakowie dziękuje Adamowi Ślęczkowi za wiele lat pracy

Po 42 latach pracy z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie na zasłużoną emeryturę odszedł Adam Ślęczek – wieloletni kierownik Sekcji Pogotowia Technicznego, ceniony organizator i specjalista w obszarze utrzymania taboru. Jego zawodowa droga jest przykładem konsekwencji, rozwoju kompetencji oraz odpowiedzialności za bezpieczeństwo i ciągłość przewozów w krakowskiej komunikacji miejskiej.

OD MECHANIKA DO KIEROWNIKA SEKCJI

Pracę w MPK rozpoczął 10 maja 1984 r. jako mechanik napraw pojazdów – kierowca Pogotowia Technicznego, pełniąc jednocześnie funkcję brygadzysty. Już w pierwszych latach dał się poznać jako osoba zdyscyplinowana i dobrze zorganizowana, potrafiąca łączyć kompetencje techniczne z umiejętnością kierowania zespołem.

W latach 1991–2006 był mistrzem w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce, współtworząc standardy pracy zaplecza technicznego i wspierając wdrażanie nowych rozwiązań w utrzyma-

niu taboru. Następnie, w okresie 2006–2011, jako mistrz Stacji Obsługi i Remontów prowadził warsztaty remontowe, organizując pracę zespołów odpowiedzialnych za przywracanie sprawności pojazdów komunikacji miejskiej.

Od 10 stycznia 2011 r. pełnił funkcję Kierownika Sekcji Pogotowia Technicznego – najpierw w Dziale Zarządzania Ruchem. Kierował zespołem odpowiedzialnym za trzy obszary wsparcia: Pogotowie Autobusowe, Tramwajowe i Energetyczne. Pod jego nadzorem interwencje techniczne realizowane były sprawnie, z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa i dyspozycyjności taboru.

UZNANIE I JUBILEUSZ

W 2019 roku otrzymał odznakę zasłużonego Pracownika MPK S.A. w Krakowie

Rok 2025 był dla MPK rokiem jubileuszowym, a podczas gali w małej hali Tauron Arena Kraków uhonorowano zasłużonych pracowników. W gronie wyróżnionych Medalem Złotym za Długoletnią Służbę, przyznany przez Wojewodę Małopolski, znalazł się również Adam Ślęczek – jako wyraz uznania za wzorowe i wyjątkowo sumienne wykonywanie obowiązków zawodowych. ■

NOWA TARYFA BILETOWA

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Krakowa przyjętą w grudniu ubiegłego roku oraz zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa, przedstawiamy taryfę biletową obowiązującą od 2 marca.

	Normalny	Ulgowy	Dla firm
BILETY OKRESOWE IMIENNE MIESZKAŃCA (I STREFA)			
na 1 linię	72 zł	36 zł	
Sieciowy	99 zł	49,50	89 zł
Półroczny	515 zł,	257,50 zł	
Półroczny 5+1	515 zł	257,50 zł	
Studencki roczny		470 zł	
BILETY OKRESOWE MIESIĘCZNE IMIENNE SOCJALNE I AKTYWIZUJĄCE			
Miesięczny socjalny:			
Na I strefę	30 zł		
Na I i II strefę	50 zł		
Na I, II i III strefę	70 zł		
Miesięczny aktywizujący dla osób bezrobotnych:			
Na I strefę	50 zł		
Na I i II strefę	100 zł		
Na I, II i III strefę	140 zł		
MIESIĘCZNE IMIENNE METROPOLITALNE NA I, II I III STREFĘ ORAZ BILETY ŁĄCZONE (I+II, II+III, I+II+III)			
I strefa	193 zł	96,50 zł	164 zł
II strefa	132 zł	66,00 zł	
III strefa	132 zł	66,00 zł	
I i II strefa	204 zł	102 zł	173 zł
II i III strefa	204 zł	102 zł	
I i II i III strefa	241 zł	120,50 zł	205 zł
Bilety jednorazowe			
1 przejazd	6 zł	3 zł	
Bilety czasowe			
15-minutowy	4 zł	2 zł	
30-minutowy	6 zł	3 zł	
60-minutowy	8 zł	4 zł	
70-minutowy łączony KMK + KMŁ	10 zł	5 zł	
90-minutowy	9 zł	4,50 zł	
Bilety krótkookresowe			
24-godzinny (I strefa)	20 zł	10 zł	
24-godzinny (I+II+III)	25 zł	12,50 zł	
48-godzinny	40 zł	20 zł	
72-godzinny	55 zł	27,50 zł	
7-dniowy (I strefa)	65 zł	32,50 zł	
7-dniowy (I+II+III)	80 zł	40 zł	
Weekendowy rodzinny	25 zł,		
Jednoprzejazdowy dla grupy – do 20 osób (I strefa)	50 zł	25 zł	
Jednoprzejazdowy dla grupy – do 20 osób (I+II+III)	60 zł	30 zł	

WICEPREZES ZARZĄDU MPK PO 38 LATACH PRACY



Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie zdecydował o odejściu z pracy 31 grudnia 2025 roku. Grzegorz Dyrkacz był związany z MPK w Krakowie od 1987 roku. Od 12 lat był członkiem zarządu krakowskiego przewoźnika odpowiedzialnym za zarządzanie przewozami.

Wielokrotnie odznaczany, m.in.: odznaką „Zasłużony dla MPK w Krakowie”, odznaką „Honoris Gratia”, odznaką „Zasłużony dla Straży Miejskiej

Miasta Krakowa”, odznaką Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej”, Złotym Medalem za Zasługi dla Policji oraz Brązowym Krzyżem Zasługi.

W czwartek, 18 grudnia 2025 roku za wieloletnią współpracę dziękowali mu nie tylko pracownicy MPK, ale także m.in. przedstawiciele krakowskiej Policji, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej i miejskich spółek. Wiceprezes zarządu MPK, Grzegorz Dyrkacz przez wiele lat swojej

MPK W KRAKOWIE ODSZEDŁ



pracy inicjował i zacieśniał współpracę z Policją i Strażą Miejską. To dzięki jego zaangażowaniu w Krakowie zostały podpisane pierwsze porozumienia ze Strażą Miejską oraz Komendą Wojewódzką i Miejską Policją, w efekcie których m.in. były prowadzone wyjątkowe w skali kraju akcje „Bezpieczny Powrót” w nocnej komunikacji oraz „Wystarczy 1 metr” na tych ulicach, gdzie tramwaje były blokowane przez parkujące samochody. Celem tych działań była po-

prawa bezpieczeństwa pasażerów, a także troska o płynny przejazd tramwajów i autobusów. Tym samym skutecznie potwierdzał, że spółka transportowa i służby mundurowe mogą ściśle współpracować dla dobra Krakowa.

Dziękując i doceniając wiele lat trudnej i wymagającej pracy wiceprezesa zarządu MPK Grzegorza Dyrkacza na rzecz mieszkańców miasta, życzymy mu sukcesów i satysfakcji z nowych zawodowych wyzwań. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

DZIAŁALNOŚĆ KOŁA PCK I KLUBU „HDK” PCK W 2025 ROKU



O bchody 80-lecia najstarszego Koła PCK w Krakowie łączyły się ze 150-leciem komunikacji miejskiej w Krakowie i akcją oddawania 150 litrów krwi przez pracowników MPK na ten jubileusz.

- 2 lutego poczet sztandarowy Klubu „HDK” PCK uczestniczył w tradycyjnej Mszy Tramwajarskiej u Ojców Redemptorystów.
- 18 lutego członkowie Koła i Klubu uczestniczyli w uroczystym rozpoczęciu obchodów jubileuszu 150 lat komunikacji miejskiej w Krakowie oraz w akcji krwiodawstwa.
- 8-10 kwietnia członkowie Koła i Klubu pomagali Towarzystwu Przyjaciół Chorych „Hospicjum im. św. Łazarza” w organizacji kwesty w tramwaju w ramach 28 edycji akcji „Poła Nadziei”.
- 14 czerwca w Światowym Dniu Krwiodawcy członkowie Koła i Klubu przeprowadzili akcję propagującą honorowe oddawanie krwi. Odbyła się ona w tramwaju propagującym inicjatywę pracowników MPK – 150 litrów krwi na 150. lat komunikacji miejskiej w Krakowie.
- 14-31 lipca Koło i Klub zorganizowały na terenie zajezdni Wola Duchacka zbiórkę na leczenie i rehabilitację kierowcy z tej zajezdni, który doznał udaru.
- 8 września w Światowym Dniu Mukowiscydozy członkowie Koła i Klubu wspierali Fundację

Pomocy Rodzinom I Chorym Na Mukowiscydozę „Matio” w organizacji akcji edukacyjnej i kwesty w tramwaju.

- 26-28 września Koło i Klub zorganizowały dla honorowych dawców krwi wycieczkę do Poronina.
- 5 grudnia odbyło się tradycyjne spotkanie członków Koła i Klubu w ramach ogólnopolskich „Dni HDK”, szczególnie uroczyste ze względu na podsumowanie jubileuszu 150. lat komunikacji miejskiej i 80-lecia Koła PCK; występujące podczas spotkania dzieci z Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących otrzymały paczki mikołajowe.
- 22 grudnia paczki mikołajowe otrzymały od nas także dzieci z Centrum Placówek Opiekuńczo Wychowawczych „Parkowa”.
- Na koniec 2025 r. Koło PCK i Klub „HDK PCK” zrzeszały 177 osób – w tym 102 osoby będące członkami PCK i 75 wolontariuszy; łącznie w 2025 r. członkowie i wolontariusze oddali 180 litrów 100 mililitrów krwi potwierdzonych przez RCKIK w Krakowie.
- W 2025 r. oprócz 7 osób wyróżnionych odznakami „Zasłużony HDK”, wręczonych podczas uroczystego spotkania, 3 osoby zostały wyróżnione medalami „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”: Dariusz Kański, Michalina Wąsik i Piotr Żuk. ■

MAREK GANCARCZYK

PRAWIE 1500 ZŁ ZA PROWADZENIE TRAMWAJU – PIENIĄDZE POMOGĄ CHORYM DZIECIOM

Wiemy kto w ramach Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy wycytał wizytę w krakowskich zajezdniach tramwajowych MPK oraz samodzielne prowadzenie tramwaju. Licytację, w której uczestniczyło kilkanaście osób, wygrała Dominika Pluto-Prądyńska. Na wsparcie tegorocznego celu WOŚP, czyli pomoc dzieciom z chorobami przewodu pokarmowego, zdecydowała się wydać 1445 zł.

Dzięki temu Pani Dominika będzie naszym gościem w dwóch zajezdniach tramwajowych w Nowej Hucie i Podgórzu, gdzie zobaczy miejsca ogólnie niedostępne. Będzie miała także okazję

samodzielnie poprowadzić tramwaj pod okiem doświadczonego instruktora. Obecnie trwa ustalanie dogodnego terminu wizyty.

Do tego zwyciężczyni licytacji otrzyma od MPK w Krakowie upominki, w tym wyjątkowy album wydany z okazji 150 lat krakowskiej komunikacji miejskiej.

Pani Dominika przyznała w rozmowie z nami, że jej głównym celem udziału w licytacji była chęć pomocy potrzebującym. Nie bez znaczenia był jednak pomysł MPK, czyli umożliwienie zwycięzcy poprowadzenia tramwaju. My cieszymy się, że mamy swój drobny udział w tej pięknej akcji. ■

MAREK GANCARCZYK

NOWY NUMER INFOLINII MPK W KRAKOWIE

Od 2 marca został uruchomiony nowy numer infolinii MPK w Krakowie:

607 600 070

Koszt połączenia z nowym numerem infolinii jest zgodny z posiadaną przez osobę dzwoniącą taryfą, co w większości przypadków oznacza brak kosztów połączenia w ramach posiadanych abonamentów. Pasażerowie po wybraniu nowego numeru infolinii i wybraniu tematu sprawy będą łączeni z pracownikami Centrum Informacji Pasażerskiej MPK. Od konsultantów infolinii MPK można uzyskać informacje m.in. w sprawie rozkładów jazdy i sytuacji na drogach, cen biletów oraz rzeczy zagubionych w pojazdach MPK.

W okresie wymiany informacji o nowym numerze infolinii, zostanie utrzymana równoległe funkcjonalność dotychczasowego numeru infolinii – 12 19 150.



Bez zmian pozostaje numer alarmowy, który służy do zgłaszania MPK poważnych zdarzeń w komunikacji miejskiej – 12 19 285. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE PRZEKAŻE MATERIAŁY NA LEGOWISKA DLA BEZDOMNYCH ZWIERZĄT



Krakowski przewoźnik nawiązał stałą współpracę z osobami, które przygotowują legowiska dla bezdomnych zwierząt przebywających w schroniskach. Zamiast utylizować resztki materiałów, które pozostają po procesie szycia tapicerki do foteli w tramwajach, MPK w Krakowie będzie je od teraz przekazywać jako materiał na legowiska. Pierwsza partia takich materiałów została przekazana we wtorek, 27 stycznia. Posłużyła ona Pani Nicole do przygotowania legowisk dla co najmniej kilkunastu schronisk z całej Polski, w tym m.in. Fundacji „Zmieńmy Świat” w Tarnowie.

Legowiska powstają w ramach akcji #szyjemydlabezdomniaków. Jej uczestnicy szyją legowiska bezpłatnie, po otrzymaniu zgłoszeń od schronisk i fundacji, które są w potrzebie, a nie mają na to odpowiednich funduszy.

Takie działanie jest bardzo ważne, bo często na te właśnie legowiska podmiotom opiekującym się bezdomnymi zwierzętami brakuje środków. Dla MPK w Krakowie to duża satysfakcja, że przekazując fragmenty materiału, które nie zostaną już wykorzystane w krakowskich tramwajach, może poprawić los bezdomnych zwierząt. ■

SYLWIA KOZIEŁ

MPK W KRAKOWIE WSPÓŁPRACUJE Z FUNDACJAMI

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie nawiązało współpracę ze Środowiskowym Domem Samopomocy „VITA” w Krakowie oraz Środowiskowym Domem Samopomocy Fundacji „Leonardo” w Krakowie. Współpraca ta trwa nieprzerwanie od 2014 roku i ma charakter wzajemnej współpracy.

W ramach współpracy uczestnicy obu placówek raz w miesiącu przychodzą do siedziby MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka, na warsztaty, podczas których wykonują prace porządkowe, pomagają w archiwum zakładowym oraz uczestniczą w innych pracach pomocniczych. Działania te mają na celu aktywizację społeczną i zawodową uczestników, a także wspieranie ich samodzielności i integracji ze środowiskiem pracy.

Współpraca przebiega przy obopólnym zadowoleniu, w atmosferze życzliwości, zaangażowania oraz wzajemnego szacunku. Zarówno pracownicy MPK S.A. w Krakowie, jak i uczestnicy oraz opiekunowie placówek podkreślają, że, warsztaty przynoszą wymierne korzyści obu stronom. ■

Środowiskowy Dom Samopomocy „VITA” w Krakowie jest placówką wsparcia dziennego dla osób z zaburzeniami psychicznymi. Zapewnia opiekę, wsparcie terapeutyczne oraz zajęcia rehabilitacyj-

ne i integracyjne, sprzyjające poprawie samodzielności i funkcjonowania społecznego uczestników. Ośrodek stanowi istotny element lokalnego systemu pomocy społecznej, przeciwdziałając wykluczeniu społecznemu.

Adres: 31-908 Kraków, os. Młodości 8

Telefon: (12) 686-91-21

E-mail: sdsvita@interia.pl

Środowiskowy Dom Samopomocy Fundacji „Leonardo”

w Krakowie jest dziennym ośrodkiem wsparcia dla osób dorosłych z niepełnosprawnością intelektualną, zamieszkałych na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Placówka kontynuuje działalność Dziennego Ośrodka Adaptacyjnego funkcjonującego od 1982 roku, natomiast jako Środowiskowy Dom Samopomocy działa od 2001 roku. Ośrodek obejmuje opieką 47 osób z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu głębokim, znacznym i umiarkowanym, oferując wsparcie terapeutyczne, rehabilitacyjne oraz zajęcia sprzyjające rozwojowi samodzielności i integracji społecznej.

Adres: ul. Piekarska 3, 31-067 Kraków

Godziny otwarcia: poniedziałek-piątek,
7:00-16:00

Telefon: 12 430 63 13, 512 297 887

E-mail: sds.piekarska@fundacja-leonardo.pl

LILIANNA JAKIEL

81. MSZA Z UDZIAŁEM PRACOWNIKÓW I EMERYTÓW MPK



Wniedzielę, 1 lutego 2026 roku, w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy w Podgórzu odbyła się uroczysta 81. Msza. Wydarzenie to od ponad ośmiu dekad jednoczy społeczność związaną z krakowską komunikacją miejską.

Nabożeństwo zgromadziło liczne grono obecnych pracowników MPK Kraków, ale – co jest wieloletnią tradycją – w ławach kościoła zasiadli również licznie emeryci, oraz byli pracownicy wraz z rodzinami. Dla wielu z nich była to okazja do spotkania dawnych kolegów z zajezdni i wspólnego wspomnienia lat pracy.

Już na samym początku Kardynał przyznał, że zaproszenie do udziału w tradycyjnej Mszy pracowników MPK przyjęł z największą radością.

— *Mój tata większość swojego życia zawodowego przepracował w MPK. O cokolwiek poprosicie, dostaniecie* — obiecał Kardynał zwracając się do zarządu MPK w Krakowie oraz licznych pracowników krakowskiego przewoźnika. (Franciszek Ryś, tata Kardynała pracował w MPK w latach 1970–1987).

Modląc się za pracowników MPK Metropolita Krakowski odwołał się do wydanej 45 lat temu encykliki Jana Pawła II „*Laborem exercens*”, gdzie zostały wymienione dwa powody, dla których praca jest ważna – rozwój osobisty oraz łączenie ludzi.

— *Bardzo Wam życzę, żebyście na co dzień w pracy doświadczali tych dwóch jej pięknych wymiarów* — że Was rozwija każdego, każdą z Was osobiście i po drugie, że Was łączy z innymi, poczynając od tego, że was łączy z wszystkimi, którzy są w tym samym przedsiębiorstwie – zwrócił się bezpośrednio do pracowników MPK, Kardynał Grzegorz Ryś.

Podniosły charakter liturgii zapewnił chór „*Lutnia Krakowska*”, który od lat dba o oprawę muzyczną tej uroczystości. W kościele obecne były także poczty sztandarowe, co nadało wydarzeniu oficjalnego i uroczystego tonu.

Msza Tramwajarska to jedna z najstarszych tradycji krakowskiego przedsiębiorstwa, zainicjowana tuż po zakończeniu II wojny światowej jako dziękczynienie za ocalenie życia i mienia. Do dziś pozostaje ona najważniejszym momentem integracji, łącząc pokolenia. ■

PIOTR MROWIEC

PRACOWNICY MPK CHĘTNIE RAZEM WYCHODZĄ W GÓRY



Zwycięskie zdjęcie w konkursie Klubu Turystyki Górskiej – Czarny Staw Gąsienicowy

Wniespełna 100 dni 2025 roku nowopowstały Klub Turystyki Górskiej MPK Kraków zorganizował, aż cztery wycieczki górskie (w tym dwie kilkudniowe), w których łącznie udział wzięło 70 osób. Piękne pejzaże Tatr, Gorców i Pienin zostały utrwalone na setkach zdjęć. Aby jeszcze raz wrócić pamięcią do tych urokliwych miejsc oraz przybliżyć je pozostałym cichym wielbicielom Klubu, z końcem ubiegłego roku

ogłoszony został konkurs na najpiękniejsze zdjęcie plenerowe KTG MPK Kraków. Wybór był dwuetapowy. Najpierw ze 100 i więcej zdjęć należało zgłosić do konkursu maksymalnie dwa, a potem pokonać konkurencję. Zwycięzca mógł być tylko jeden, a został nim czując cały czas oddech konkurencji na plecach Pan Kazimierz Pajorski – serdecznie gratulujemy 😊! Powyżej prezentujemy zwycięskie zdjęcie wykonane z Czarnego Stawu Gąsienicowego, w którym przegląda się Kościelec i Orla Perć. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach



MPK W KRAKOWIE NIEKWESTIONOWANYM LIDEREM NA FACEBOOKU – PODSUMOWANIE 2025 ROKU



Instytut Badań Internetu i Mediów Społecznościowych (IBIMS) przeanalizował aktywność 57 profili komunikacji miejskiej na Facebooku w całym 2025 roku. W analizie kluczowym wskaźnikiem była liczba interakcji, czyli łączna suma reakcji, komentarzy i udostępnień.

Niekwestionowanym liderem 2025 roku zostało MPK w Krakowie, które wygenerowało 243 tys. interakcji – bezkonkurencyjny wynik w skali całej branży. Profil był jednocześnie najbardziej aktywny, a w ciągu roku opublikował ok. 1,5 tys. postów. Taka strategia przełożyła się na wysoką skuteczność komunikacji – średnio ok. 160 interakcji na post.

Jak zaznaczają autorzy raportu krakowski profil nie tylko angażował, ale też konsekwentnie budował społeczność. W 2025 roku pozyskał 13

tys. nowych fanów (najlepszy wynik w zestawieniu) i zakończył rok z największą bazą odbiorców – 124 tys. fanów.

Także pod względem aktywności publikacyjnej 2025 rok zdecydowanie należał do MPK w Krakowie. Profil opublikował 1,5 tys. postów, co oznacza średnio ponad 4 publikacje dziennie. Tak wysoka intensywność wskazuje na mocno operacyjny charakter komunikacji – profil pełnił rolę bieżącego kanału informacyjnego dla pasażerów, reagującego na sytuacje kryzysowe i zmiany w funkcjonowaniu transportu.

Pod względem wielkości społeczności na Facebooku liderem branży w 2025 roku pozostaje MPK w Krakowie, którego profil posiada 125 tys. fanów. To równocześnie najszybciej rosnąca baza, w 2025 roku przybyło na profilu 13 tys. nowych obserwujących. ■



mpk_krakow ...

MPK SA w Krakowie

Posty: 956 11,4 tys. obserwujących Obserwowani: 41

Oficjalny profil Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

#mpkkrakow

mpk.krakow.pl

Obserwowanie

Wyślij wiadomość



ó j miesiąc, Twój poja



**Jest już nas 11 tysięcy!
Dziękujemy!**



SCAN ME!