

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 4 (102) 2026
(październik – grudzień)
egzemplarz bezpłatny

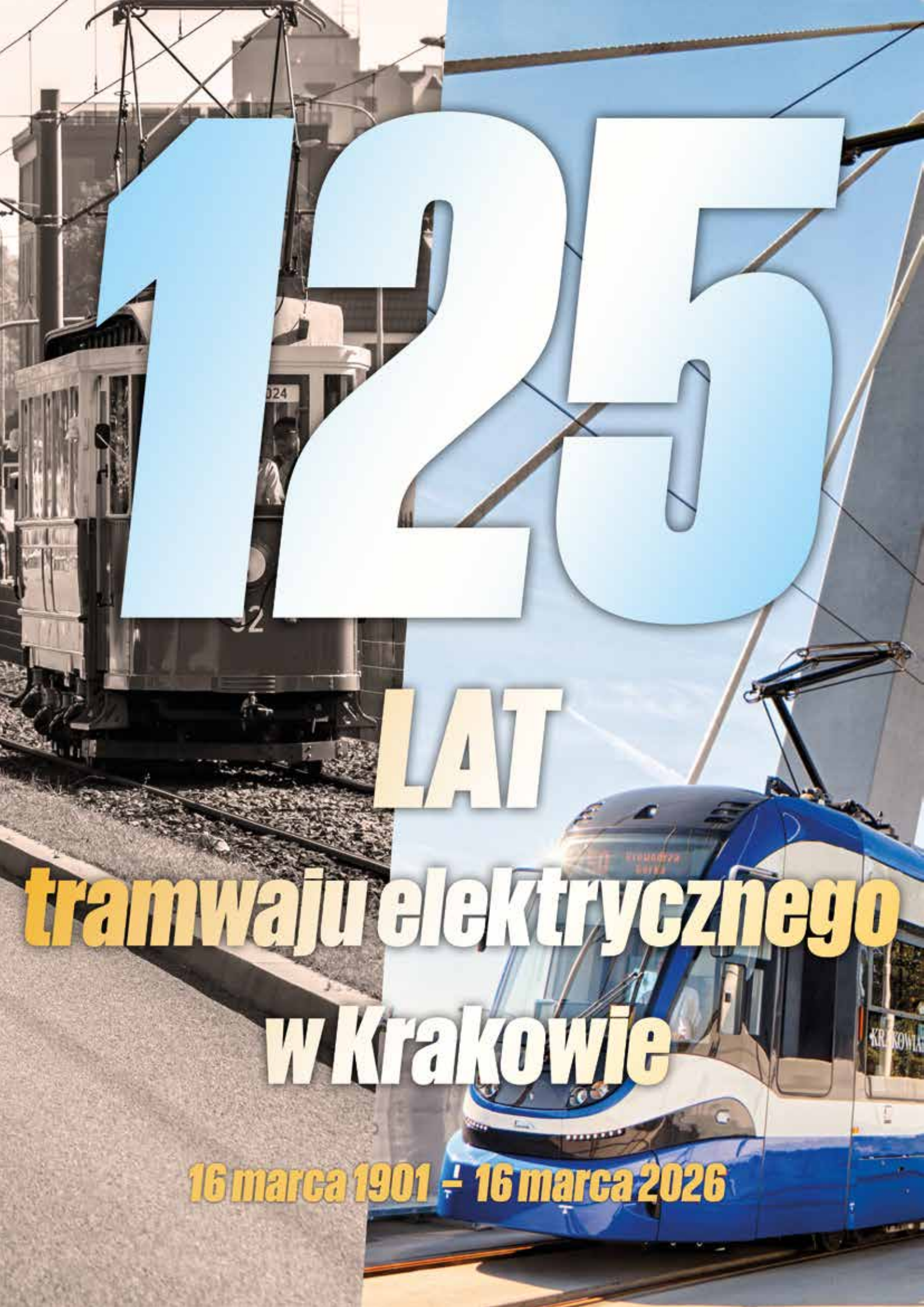


W numerze:

Nowe autobusy wodorowe w Krakowie

Bieg i parada z okazji 125 lat tramwaju elektrycznego

Rozmowa z Justyną Cuźe o odwadze i dostępności transportu



125

LAT

tramwaju elektrycznego
w Krakowie

16 marca 1901 – 16 marca 2026

Dostępność transportu to priorytet

Większość z nas planując podróż tramwajem, autobusem czy pociągiem nie zastanawia się i nie analizuje samego procesu wsiadania i wysiadania. Ot, prosta czynność, cóż w tym trudnego. Nie dla wszystkich jednak jest to takie oczywiste i proste. Jestem wdzięczny Pani Justynie Cuźe za rozmowę, bo to co mówi wynika z jej doświadczeń. A te jednoznacznie potwierdzają, jak niezwykle ważna jest dostępna, dobrze funkcjonująca komunikacja miejska, aby osoby ze szczególnymi potrzebami w ogóle odważyły się wyjść z domu i gdzieś pojechać. Bardzo zachęcam do przeczytania wywiadu, który publikujemy w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”, w którym Pani Justyna mówi nie tylko o sobie i swoich doświadczeniach z jazdy komunikacją miejską, ale także o tym, jak przekonuje inne osoby z ograniczoną mobilnością do aktywności.

Pisząc o dostępności przypominam sobie moje rozmowy przed 2018 rokiem z osobami poruszającymi się na wózkach, które nie mogły się doczekać wycofania wszystkich autobusów

z wysoką podłogą. Dla nich przyjazd takiego autobusu oznaczał jedno – konieczność czekania na kolejny autobus, który będzie niskopodłogowy. Dlaczego wspominam rok 2018? Bo wtedy z ulic Krakowa zniknął ostatni autobus z wysoką podłogą. MPK systematycznie od wielu lat zmienia także flotę tramwajową. Plan jest oczywiście taki, aby każdy zatrzymujący się na przystankach tramwaj był w pełni dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami.

W tym numerze publikujemy jeszcze jeden wywiad z naszym kierowcą, Panem Mateuszem, który oddawał szpik kostny ratując drugiej osobie życie. Tacy ludzie to dla mnie bohaterowie, którzy są wśród nas i o których warto pisać.

Tych czytelników „Przewoźnika Krakowskiego”, którzy lubią sport zachęcam do przeczytania relacji z dwóch wydarzeń biegowych, w których brali udział pracownicy MPK – Poland Business Run oraz II Bieg Pracowników MPK z okazji 125 lat tramwaju elektrycznego w Krakowie.

Miłej lektury.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Kraków ma 10 nowych autobusów wodorowych ... 5	<i>Marek Gancarczyk</i> Zabytkowe i współczesne tramwaje przejechały przez Kraków w wyjątkowej paradzie..... 25
<i>Mateusz Kraszewski</i> Nowa ładowarka na os. Podwawelskim 8	<i>Jacek Kołodziej</i> SAN H100B znów wozi pasażerów 29
<i>Mateusz Kraszewski</i> Dach w nowohuckiej zajezdni będzie chronił tramwaje 9	<i>Krzysztof Francuz</i> Przebudowa węzła Teatr Bagatela..... 33
<i>Marek Gancarczyk</i> Kraków czeka na szlifierkę 10	<i>Krakow.pl, ZTP w Krakowie</i> Nowa siatka połączeń komunikacji miejskiej 34
<i>Miroslaw Gaczoł</i> Nowy pojazd techniczny MPK..... 10	<i>Krakow.pl</i> Tramwaje kursują między Wierzbą a Mistrzejowicami 35
<i>Marek Gancarczyk, Danuta Walas</i> Przy ul. Rzemieślniczej powstanie nowoczesna hala MPK 12	<i>Paweł Stachnik</i> 82. rocznica wybuchu Powstania Warszawskiego upamiętniona w Krakowie przez MPK i Muzeum AK 37
<i>Marek Gancarczyk rozmawia z Justyną Cuźe</i> Dostępna komunikacja miejska daje niezależność 13	<i>Marek Gancarczyk</i> Pracownicy MPK świętowali 15-lecie piłkarskiej Ligi MPK w Krakowie..... 39
<i>Marek Gancarczyk, Krakow.pl</i> Europejski Tydzień Mobilności w Krakowie..... 17	<i>Tomasz „Truchta” Bałabański</i> MPK Runners I (niemal) na podium w Poland Business Run 2026!..... 40
<i>Lilianna Jakiel</i> Wielka Gala Jubileuszowa 80-lecia SITK RP w Krakowie 18	<i>Tomasz „Truchta” Bałabański</i> Słoneczna integracja czyli II Bieg Pracowników MPK..... 42
<i>Marta Czepiel-Rozwadowska rozmawia z Mateuszem Florczykiem</i> Decyzja, która daje życie 20	<i>Marcin Jasnos</i> Ogólnopolski Konkurs Motorniczych Poznań 2026 45
<i>Władysław Michalski</i> Kalendarium HDK 22	<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa 46
<i>Lilianna Jakiel</i> Torami tradycji. Podsumowanie akcji „Tramwaj łączy miasta” 23	

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Redaktor naczelny: Marek Gancarczyk
Redakcja: Jacek Kołodziej, Katarzyna Sadowska, Marta Czepiel-Rozwadowska
Sekretarz redakcji: Justyna Mierzwa
Współpraca: Mariusz Szałkowski, Leszek Uchański, Małgorzata Rzycki, Anna Gazda, Lilianna Jakiel, Jerzy Maszewski, Tomasz Bałabański
Fotografia na okładce: Pracownicy MPK w Krakowie podczas II Biegu Jubileuszowego zorganizowanego z okazji 125 lat tramwaju elektrycznego

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Krzysztof Wardała
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

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW MA 10 NOWYCH AUTOBUSÓW WODOROWYCH



MPK w Krakowie rozpoczęło w tym roku eksploatację własnych autobusów zasilanych wodorem. Jest to 10 takich pojazdów marki NesoBus, wyprodukowanych w Polsce przez Spółkę PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy. Decyzja o zakupie pierwszych autobusów wodorowych nie została podjęta pochopnie. MPK przez cztery lata testowało pojazdy różnych producentów, do-

bywając doświadczenia i sprawdzając, jak ta technologia sprawdza się w codziennej eksploatacji.

Nowe pojazdy wodorowe wyróżniają się zerową emisją spalin – jedynym produktem ubocznym ich pracy jest para wodna. Cechuje je wysoki komfort podróżowania oraz parametry eksploatacyjne dostosowane do intensywnego ruchu miejskiego.

Autobusy wodorowe NesoBus mają 12 m długości. Jednorazowo zmieści się w każdym z nich ➔



MPK w Krakowie pozyskało 10 nowych autobusów wodorowych

88 pasażerów, w tym 29 na miejscach siedzących. Wszystkie są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością (wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i opiekunów jadących z dziećmi wózkami oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach). W pojazdach działa nowoczesny system informacji pasażerskiej – tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiedzi w środku i na zewnątrz. Nowe autobusy będą także zapewniać komfortowe warunki pracy kierowcom.

Dzięki zastosowaniu technologii wodorowych ogniwo paliwowych autobus oferuje duży zasięg operacyjny oraz szybkie tankowanie, co czyni go realną alternatywą dla pojazdów konwencjonalnych oraz uzupełnieniem flot elektrycznych. Wspomniane ogniwa wodorowe o mocy 70 kW, wykorzystując zgromadzony na dachu w specjal-

nych zbiornikach sprężony wodór, produkują na bieżąco prąd, którym zasilany jest silnik centralnie napędzający tylną oś autobusu. Dzięki temu autobus o napędzie wodorowym użytkuje się w analogiczny sposób jak np. autobus o napędzie Diesla. NesoBus może pokonać do 450 km na jednym tankowaniu, zachowując przy tym wysoką niezawodność i efektywność użytkowania. Koszt jednego autobusu wodorowego to 2.938.849,00 zł netto.

Podczas prezentacji nowych autobusów wodorowych została także podpisana umowa z ORLEN Południe na dostawy wodoru. Szacowana ilość wodoru, która zostanie zakupiona przez MPK przez pierwszy rok, na podstawie tej umowy, wynosi 51 840 kg. Maksymalny szacowany koszt dostawy tego paliwa to około 3,5 mln netto. Umowa obejmuje również organizację mobilnego systemu tankowania do czasu uruchomienia docelowej in-



frastruktury. Kontrakt zakłada możliwość zwiększenia zamówienia o kolejne 51 ton, w ramach pracy opcji w kolejnym roku.

Umowa jest kolejnym etapem kilkuletniej współpracy ORLEN Południe z krakowskim przewoźnikiem. W ciągu czterech lat ORLEN Południe dostarczył już ponad 23 tony wodoru, wykorzystywanego przez miejskie autobusy wodorowe. Paliwo trafiało do mobilnej stacji tankowania w zajezdni autobusowej w Płaszowie.

Na zakup 10 autobusów wodorowych MPK w Krakowie uzyskało wsparcie finansowe w ramach przedsięwzięcia „Rozwój floty autobusów zeroemisyjnych dla potrzeb realizacji usług transportu publicznego w Krakowie”. Środki pochodziły z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy), III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” realizo-

wanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Dostawa 10 wodorowców zakończyła duży projekt realizowany przez MPK w Krakowie z udziałem środków unijnych, który obejmował w sumie dostawy 47 fabrycznie nowych autobusów, w tym 10 wodorowych i 37 elektrycznych wraz z ładowarkami typu plug-in. Umowa, którą MPK podpisało w listopadzie 2024 roku z NFOŚiGW, zapewniła nam ponad 130 mln zł bezzwrotnej dotacji do zakupu tych zeroemisyjnych autobusów, czyli prawie 100% wartości wydatków kwalifikowanych.

Dzięki temu projektowi liczba zeroemisyjnych autobusów zwiększyła się we flocie MPK w Krakowie do 168, co stanowi już 25 proc. wszystkich autobusów. ■

MATEUSZ KRASZEWSKI

NOWA ŁADOWARKA NA OS. PODWAWELSKIM



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zyskało ważne wsparcie w kluczowym punkcie przesiadkowym miasta. Na pętli autobusowej na osiedlu Podwawelskim uruchomiono kolejną, nowoczesną stację szybkiego ładowania dla autobusów elektrycznych. System wykorzystuje technologię pantografową i dysponuje mocą 250 kW.

Nowa infrastruktura znacząco usprawni obsługę linii miejskich kursujących w tej części Krakowa.

Ładowanie odbywa się w sposób automatyczny. Po wjechaniu pojazdu na stanowisko, umieszczony na dachu autobusowy pantograf unosi się i łączy ze stacją ładowania.

Urządzenie o mocy 250 kW pozwala na doładowywanie autobusu w ciągu kilku do kilkunastu minut w czasie przerwy między kursami. Dzięki temu autobusy mogą kontynuować jazdę na liniach i realizować pracę przewozową, bez konieczności zjazdu do zajezdni. ■

MATEUSZ KRASZEWSKI

DACH W NOWOHUCKIEJ ZAJEZDNI BĘDZIE CHRONIŁ TRAMWAJE



Krakowskie MPK stawia na lepsze zabezpieczenie taboru szynowego i usprawnienie codziennej obsługi. W Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie zrealizowano ostatni etap przebudowy. Powstało nowoczesne zadaszenie nad torami postojowymi, które ma chronić tramwaje przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

Realizacja tego zadania przynosi bezpośrednie korzyści zarówno dla floty miejskiej, jak i dla pracowników, którzy ją obsługują i prowadzą pojazd. Inwestycja w nowohuckiej zajezdni to kolejny element systemowego unowocześniania zaplecza technicznego krakowskiej komunikacji miejskiej, co bezpośrednio przekłada się na niezawodność codziennych kursów. ■

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW CZEKA NA SZLIFIERKĘ

MPK w Krakowie zakończyło etap negocjacji w dialogu konkurencyjnym z producentami szlifierki torów. W piątek, 18 września 2026 roku krakowski przewoźnik zaprosił do składania ofert na dostawę tego urządzenia wykonawców uczestniczących w dialogu. Kryteriami oceny ofert jest nie tylko cena, ale również parametry techniczne, gwarancja i termin dostawy.

Po podpisaniu umowy producent będzie miał maksymalnie 24 miesiące na dostarczenie szlifierki oraz jej przygotowanie do pracy na krakowskich torach.

Przypomnijmy, że proces wyboru producenta szlifierki był poprzedzony wstępnymi konsultacjami rynkowymi z zainteresowanymi firmami. Do ostat-

niego etapu negocjacji zostały zaproszone dwie z czterech firm zainteresowanych tym zamówieniem. Były to: Vossloh Rail Services Deutschland GmbH z Niemiec i włoska firma MECNO SERVICE SRL.

W toku dialogu konkurencyjnego MPK w Krakowie omawiało zarówno kwestie techniczne pojazdu, jego wyposażenia i funkcjonalności oraz kwestię kosztów zakupu i eksploatacji.

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

MIROSŁAW GACZOŁ

NOWY POJAZD TECHNICZNY MPK

W lipcu 2026 roku, w ramach umowy realizacyjnej pomiędzy MPK S.A., a firmą FIREMAX, dostarczony został do Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze nowy pojazd ratownictwa technicznego, na podwoziu Mercedes-Benz UNIMOG U423. Nowy pojazd zasili flotę pojazdów pogotowia technicznego MPK likwidującego usterki i zdarzenia z udziałem tramwajów na terenie miasta Krakowa. Pojazd bazowy Unimog U423, to sprawdzona jednostka szeroko stosowana w przedsiębiorstwach tramwajowych i kolejowych w całej Europie, w tym również w Polsce. Jest to już drugi tego typu pojazd na wyposażeniu MPK S.A. w Krakowie. Pierwszy, dostarczony do Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta w grudniu 2022 z powodzeniem pełni funkcje komunalne w obrębie stacji. Z uwagi na swoje możliwości mobilne wspomaga również pogotowie techniczne MPK w likwidowaniu zdarzeń na mieście. Dostarczony pojazd różni się od poprzedniego tym, że został od początku zbudowany jako pogotowie tramwajowe. Wyposażony w odpowiednie oznaczenia i oświetlenie, wejdzie do floty pojazdów MPK jako pojazd uprzywilejowany.

Samochód bazowy Mercedes-Benz Unimog U423 jest wyposażony w turbodoładowany silnik Euro VI E OM934 o mocy 170 kW, który przekazuje swą moc na zespół napędowy 4WD z blokadą międzyosiowego mechanizmu różnicowego, za pośrednictwem automatycznej, siedmiobiegowej skrzyni biegów UG 130 ze sprzęgłem hydrokinetycznym. Pojazd zbudowany jest na ramie podłużnicowej i wyposażony w system jazdy dwudrogowej, umożliwiający jazdę po ulicy i torowisku. System jazdy po szynach (dla toru 1435 mm) stanowią dwa zestawy wózków szynowych, skrętnych. Wózki szynowe-wahadłowe opuszczane i podnoszone są hydraulicznie. Podczas jazdy po drogach ich blokowanie odbywa się również hydraulicznie. Każdy zestaw wózków jest wyposażony w cztery koła szynowe o średnicy Ø230 mm z profilem PST. Pojazd przemieszcza się po torach za pomocą specjalnie do tego celu przystosowanych kół jezdnych, które toczą się po szynie przemieszczając pojazd. Koła szynowe mają za zadanie utrzymanie pojazdu w szynach. Rozstaw osi pojazdu to 3600 mm, pozwala on, w przypadku jazdy po szynach, na manewrowanie w ciasnych łukach (do 18 m). Pojazd ma możliwość poruszania się po torach z prędkością do 30 km/h.



Cztery tarczowe hamulce ze wspomaganie pneumatycznym i ABS, pozwalają zatrzymać tak potężny pojazd nawet z holowanym tramwajem o wadze 70 ton. Maksymalna prędkość pojazdu (wraz z holowanym pojazdem) to 20 km/h. We wnętrzu klimatyzowanej kabiny znajduje się miejsce dla trzech osób. Na wyposażeniu jest podgrzewany, amortyzowany, pneumatyczny fotel kierowcy z podłokietnikiem posiadającym dźwignię sterującą i dwuosobowa ławka. Regulowana wielofunkcyjna kierownica poprawia komfort prowadzącego pojazd, a pracę z kabiny ułatwia system operacyjny UNI-TOUCH z 10,5" z wyświetlaczem zintegrowanym między innymi z systemem kamer ułatwiających wkolejanie pojazdu w szynę.

Producentem zabudowy Unimoga jest firma ZAGRO Group, która wyposażyla pojazd w kontener ładunkowy o wymiarach 3600x2300x1900 mm. Tylą część kontenera zamykana jest windą załadowniczą o ładowności 1500 kg, która ułatwia korzystanie z wyposażenia pojazdu znajdującego się we wnętrzu kontenera. Optymalizując wyposażenie techniczne pojazdu, niektóre jego elementy (agregaty hydrauliczny i elektryczny) umiejscowiono na bokach kontenera. Boczne schowki zabezpieczone są aluminiowymi żaluzjami, które zamykane na kluczyk ograniczają dostęp osobom niepowołanym. Korzystanie z wyposażenia w bocznych schowkach ułatwiają rozkładane podesty, które pełnią również funkcję zabezpieczenia najazdu bocznego pojazdu.

W kontenerze znajdziemy szereg schowków, półek czy szuflad, w których jest miejsce na sprzęt do realizacji zadań, do których został zbudowany pojazd. Wnętrze kontenera oraz jego bezpośrednie otoczenie doświetla system oświetlenia LEDowego, który umożliwia pracę bez względu na warunki i porę dnia.

Głównym zadaniem pojazdu będzie usuwanie usterek i zdarzeń z udziałem wagonów na mieście. Jednak z uwagi na swoje możliwości i uniwersalność będzie on wykorzystywany również do innych celów. Wraz z samochodem dostarczony został pług do odśnieżania, dzięki niemu pojazd będzie mógł realizować akcje odśnieżania terenu stacji oraz innych lokalizacji, w zależności od zaistniałej sytuacji i potrzeb. Pojazd został tak zaprojektowany, aby mógł korzystać z szeregu narzędzi dedykowanych do prac gospodarczych na terenie MPK. Zakup dodatkowego osprzętu jest planowany i realizowany w sposób umożliwiający korzystanie z niego wymiennie między stacjami. Obecnie Stacja TH posiada zmiatarkę, z której może korzystać również pojazd ze Stacji Tramwajowej Podgórze. W przyszłości planowane są zakupy innych przystawek do pojazdów, jak np. kosiarka, przycinarka gałęzi czy wózek z zmiatarką torowisk.

Pojazd otrzymał numer TT03 i dołączył do grona pojazdów technicznych MPK. Jako Kierownik Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze mam nadzieję, że częściej będziemy go mogli podziwiać stojącego na terenie stacji niż w akcji na terenie miasta. ■

MAREK GANCARCZYK, DANUTA WALAS

PRZY UL. RZEMIEŚLNICZEJ POWSTANIE NOWOCZESNA HALA MPK



MPK w Krakowie nie rezygnuje z planów modernizacji obiektów przy ul. Rzemieślniczej w Podgórzu, które obejmują powstanie nowoczesnej hali i nowych torów. W pierwszym przetargu na początku roku nie udało się wybrać wykonawcy tych zadań (oferty przekroczyły zabezpieczone na ten cel środki).

We wrześniu 2026 roku został ogłoszony przetarg na przebudowę starego budynku od strony ul. Rzemieślniczej, który zamieni się w nowoczesną halę Stacji Obsługi i Remontów, w której będą prowadzone naprawy tramwajów. Na jej dachu zostaną zamontowane panele fotowoltaiczne, a w środku pojawi się najnowocześniejsze wyposażenie, w tym m.in. podnośnik torowy, który będzie podnosił tramwaj razem z torowiskiem, sieć trakcyjna odsuwana, obrotnice i suwnice. Nowa hala z czterema torami będzie służyć do prowadzenia serwisów i przeglądów tramwajów różnego typu, w tym dwukierunkowych oraz

najdłuższych, ponad 43-metrowych. Początek prac został zaplanowany na przełomie 2026 i 2027 roku.

Kolejny etap inwestycji w zajezdni Podgórze, który obejmie remont infrastruktury podziemnej, budowę zbiorników retencyjnych, remont i przebudowę kilkunastu torów został przełożony na 2027 rok (prace powinny wystartować w drugim kwartale). Przetarg na te prace także zostanie ogłoszony jeszcze w tym roku.

Warto przypomnieć, że modernizacja Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze rozpoczęła się już w ubiegłym roku. Wybudowany został tor obwodowy poprawiający przejazdy tramwajów oraz podstacja trakcyjna o mocy 5 MW w celu zwiększenia stabilności energetycznej dla stacji obsługi tramwajów.

Realizowane przez MPK w Krakowie inwestycje to m.in. element przygotowania do eksploatacji nowych tramwajów firmy PESA Bydgoszcz, które trafią do Krakowa w latach 2028–2029. ■

DOSTĘPNA KOMUNIKACJA MIEJSKA DAJE NIEZALEŻNOŚĆ

Rozmawiamy z Justyną Cużę, ekspertką HR ds. zatrudniania osób z niepełnosprawnościami, specjalistką ds. dostępności, mentorką i trenerką rozwoju zawodowego dorosłych. Justyna ma 125 cm wzrostu.

Marek Gancarczyk: Przyznam, że o rozmowie z Tobą myślałem od dłuższego czasu, ale ostatecznie uznałem, że w końcu muszę to zrobić po Twoim wpisie na jednym z portali społecznościowych w kwietniu, gdzie wspomniałaś o autobusach Ikarus, wycofanych z ruchu prawie 20 lat temu. Pamiętasz swoje pierwsze podróże autobusami i tramwajami MPK?

Justyna Cuża: Tak, pamiętam to doskonale, bo te moje podróże były związane z bardzo ważną dla mnie decyzją o podjęciu studiów w Krakowie. Nie miałam problemu z tym, czy sobie poradzę z uczeniem się, tylko czy sobie poradzę z życiem w wielkim mieście. Pochodzę z małej miejscowości i tej przeprowadzki do Krakowa się po prostu bałam. Często mówię, że dwa razy się urodziłam, pierwszy raz w 1981 roku i po raz drugi, gdy przyjechałam do Krakowa w 2003 roku. Gdyby nie ta decyzja, to nie byłabym tu gdzie jestem. Byłabym pewnie w domu rodziców. Dla mnie ta przeprowadzka to był przełom. Gdy słyszę dzisiaj uczniów, także tych z niepełnosprawnością, którzy pytają jaką szkołę wybrać, czy tę blisko czy tę dalej, zawsze im mówię – spróbuj pojechać dalej. Zaczynamy wtedy coś od nowa z czystą kartą i sami decydujemy co na niej zapiszemy.

MG: Ty się odważyłaś – wsiadłaś do krakowskiego Ikarusa. Jak to wspominasz?

JC: Ja nie bałam się samych Ikarusów. Moje obawy były związane z tym, czy logistycznie sobie poradzę, czy zdążę dojechać, czy się nie zgubię. Zawsze najgorsze były dla mnie zimy. No i koleiny na przystankach, w które wjeżdżały autobusy, co bardzo utrudniało mi wsiadanie.

Nie od razu też wszystko wiedziałam. Pamiętam, że jednego dnia wsiadłam do autobusu linii nr 139 lub do 159. Przegapiłam przystanek, gdzie miałam wysiadać, ale ponieważ miałam dzień wolny postanowiłam jechać do końca i zobaczyć co tam dalej jest. To były czasy, gdy nie było nawigacji w telefonie i aplikacji do wyszukiwania połączeń. Miałam mapę papierową. Podczas tego kursu sie-

działam za kierowcą. Miałam czas więc czytałam umieszczone tam przepisy i zasady. Wtedy, po pół roku korzystania z komunikacji dowiedziałam się, że jako osoba z niepełnosprawnością mam bezpłatne przejazdy. Widocznie po coś ta moja pomyłka się zdarzyła (śmiej). Bezpłatna komunikacja dawała mi możliwość jazdy wszędzie, gdzie tylko chcę, bez ograniczeń.

MG: Od 2018 roku wszystkie autobusy MPK w Krakowie są niskopodłogowe. Mój znajomy, który porusza się na wózku elektrycznym, nie mógł się tego doczekać. Nie musiał się zastanawiać, czy wsiądnąć do podjeżdżającego autobusu. Wiedział, że może wjechać do każdego, co bardzo ułatwiło mu planowanie podróży. Czy z Tobą było podobnie? Co dla Ciebie było ważne lub trudne podczas podróży komunikacją miejską?

JC: Dla mnie trudność w podróży jest wtedy, gdy w autobusie, w środku jest dużo ludzi, nie mam jak przejść, a nie mogę się trzymać uchwytów, bo są dla mnie o wiele za wysoko. Stoję wtedy przy drzwiach, żeby się trzymać poręczy. Dawniej pamiętam, że często uderzały mnie drzwi podczas wsiadania i wysiadania. Kierowca nie był mnie w stanie po prostu zauważyć. Dlatego super jest ten technologiczny rozwój i to, że dzisiaj w drzwiach są fotokomórki. Bardzo ważne są też specjalne przyciski dla osób z niepełnosprawnością. One pomagają. Są łatwo dostępne dla mnie przy drzwiach. Po naciśnięciu takiego przycisku drzwi się nie zamkną same. Musi je zamknąć prowadzący, po upewnieniu się, że wszyscy bezpiecznie wsiedli.

Oczywiście niska podłoga w tramwajach i autobusach także jest dla mnie ważna, ponieważ zdecydowanie łatwiej mi wejść do środka pojazdu. Do tego jeszcze kierowcy obniżają mi podłogę. Ja zawsze bardzo się cieszę, że kierowcy mnie dostrzegają. Zawsze im za to dziękuję.

MG: Jesteś ekspertem w kwestii dostępności. Jakie zmiany w komunikacji miejskiej w Krakowie doceniasz najbardziej? ➔



Justyna Cuże chętnie korzysta z komunikacji miejskiej

JC: Doceniam uważność kierowców i motorniczych. Z technicznego punktu widzenia zawsze może się coś wydarzyć podczas jazdy tramwajem czy autobusem. Ja rozumiem awarie i inne problemy, jak wypadki. W takich sytuacjach ważna jest postawa prowadzącego, to że on wie jak zareagować, jak pomóc innym, w tym osobom z niepełnosprawnościami. Dlatego bardzo doceniam świadomość krakowskich prowadzących, którzy wiedzą, jak ta ich pomoc jest dla nas ważna. To oni są taką pierwszą wizytówką komunikacji miejskiej w Krakowie.

Dostrzegam oczywiście zmiany w jakości taboru, bo to w ostatnich kilkunastu latach jest wielki przeskok. Wiele osób, szczególnie z naszego środowiska, bardzo to docenia. Chodzi nie tylko o nowe tramwaje i autobusy, ale także o coraz lepszą infrastrukturę przystankową. Chociaż z mojego punktu widzenia ławki mogłyby być na nich ustawione niżej, jak dla dzieci. Warto pamiętać, że rozwiązania wprowadzane z myślą o osobach z niepełnosprawnością są dobre i służą dzieciom, turystom, wszystkim innym pasażerom.

Nie mam jednak wątpliwości, że niezależnie od nowoczesnej infrastruktury, dostępność zaczyna się w głowie każdej osoby. To od nas samych przede wszystkim zależy, czy zdecydujemy się na podróż.

MG: Zgadzam się z tym, co podkreślałaś w swoim wpisie, nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy są super, ale równie ważna jest postawa kierowców. Dla nas to bardzo ważna kwestia. Ja mogę powiedzieć, że jestem dumny z wielu moich koleżanek i kolegów, którzy prowadzą autobusy i tramwaje, bo wiem jak bardzo się starają pomóc w podróży osobom z ograniczoną mobilnością. Już trochę o tym powiedziałaś, ale jestem ciekawy, jak ty oceniasz naszych kierowców i motorniczych?

JC: Na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat jest widoczna różnica w ich zachowaniu. Widać, że są świadomi, że ich zachowanie jest oceniane. Jeżeli się niewłaściwie zachowują, to ktoś może wyciągnąć wobec nich konsekwencje. Kierowcy i motorniczowie wiedzą też dlaczego pomoc osobom z niepełnosprawnościami jest ważna. Mam taką refleksję, że wprowadzenie taboru niskopodłogowego to nie tylko ukłon w stosunku do osób ze szczególnymi potrzebami, ale jest to też wygodne dla prowadzących, bo łatwiej im pracować i pomóc innym pasażerom. Według mnie warto jednak nie tylko oczekiwać różnych rzeczy od prowadzących, ale także ich pytać, co z ich punktu widzenia jest ważne.

MG: Czy podobnie jak ja zauważasz, że coraz więcej osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami korzysta z komunikacji? Czy to efekt tego, że ten transport jest coraz bardziej dostępny?

JC: To jest to co mówiłam na początku naszej rozmowy, a więc kwestia obaw osób z niepełnosprawnościami, jak sobie poradzę z logistyką podróży. Gdy tabor jest niedostosowany, to ktoś stwierdzi, że nigdzie nie pójdzie. Transport to podstawa. Pod tym względem z Polsce zmieniła się kolej, zmieniła się komunikacja miejska. Jak pojawi się nowe osiedle, to mieszkańcy w pierwszej kolejności sprawdzają, jak stamtąd wyjechać. Dostępność jest bardzo ważna, ona zachęca do podróży.

Nie mam wątpliwości, że MPK wpływa na życie ludzi. Jest bardzo ważne. Ja sobie już nie wyobrażam komunikacji miejskiej z pojazdami, które nie są dostępne. To dzisiaj konieczność.

MG: Co skłoniło Cię do zajęcia się sprawami dostępności obiektów i pojazdów transportu dla osób z ograniczoną mobilnością?

JC: Nie planowałam tego. To było trochę przypadkowe. Skończyłam pedagogikę, ale wiedziałam, że nie będę pracować w szkole. Postanowiłam sobie, że jeśli znajdę pracę, zostaję w Krakowie, a jeśli nie, wracam do rodzinnego domu. Wtedy trafiłam do Stowarzyszenia Integracja i bardzo mi się to spodobało.

Temat dostępności dotyczy również mnie osobiście. Nie jestem osobą, która chce jedynie narysować i zrealizować projekt. Dla mnie to byłoby nudne. Najważniejszy jest proces: jak zmienia się świadomość ludzi, zrozumieć jak dojrzewają do pewnych rozwiązań i zaczynają dostrzegać potrzeby innych.

MG: Podaj proszę przykłady swojej walki o dostępność?

JC: Podam przykłady, które w tej chwili przychodzą mi do głowy. W zeszłym roku brałam udział w konferencji „Biznes Wrażliwy Społecznie”, organizowanej przez Polską Organizację Pracodawców Osób Niepełnosprawnych. W programie były przewidziane przerwy kawowe i networking. Zapytałam organizatorów, jakie będą stoliki podczas przerw, bo zazwyczaj są wysokie i osoby poruszające się na wózkach mają problem z korzystaniem z nich. Otrzymałam informację, że będą także niższe stoliki.

Kiedy weszłam do sali, okazało się, że rzeczywiście zostały przygotowane. Mogłam swobodnie zjeść obiad, napić się kawy i rozmawiać z innymi uczestnikami. Dla mnie to był bardzo ważny moment, bo pokazał, że takie zmiany są możliwe. Co istotne, byłam częścią wydarzenia, a nie kimś stojącym z boku. Każdy mógł do mnie podejść i porozmawiać. To są drobiazgi, ale właśnie z drobiazgów składa się prawdziwa dostępność.

Innym przykładem była sytuacja na dworcu kolejowym. Spotkałam się z przyjaciółką i w pewnym momencie chciałam skorzystać z toalety. Była płaćta. Nie miałam monet, a terminal płatniczy był zamontowany bardzo wysoko, praktycznie na wysokości wzroku wysokiego, dorosłego mężczyzny. Gdybym chciała zapłacić telefonem, musiałabym poprosić kogoś o pomoc i oddać obcej osobie mój smartfon. Zrobiłam więc zdjęcie, opisałam problem i zgłosiłam go. PKP bardzo dobrze zareagowało. W krótkim czasie terminale zostały zamontowane niżej. Takie sytuacje dają mi poczucie sprawczości. Warto zgłaszać problemy, ale robić to spokojnie i bez agresji.

MG: Czy znalazłaś się kiedyś w sytuacji, w której brak dostępności uniemożliwił Ci realizację planów?



JC: Nie przypominam sobie takiej sytuacji. Jestem osobą zaradną i potrafię znaleźć rozwiązanie. Jeśli pojawiają się trudności, modyfikuję plan, żeby osiągnąć cel w inny sposób. Mam świadomość swoich ograniczeń i podchodzę do tego zdroworozsądkowo. Nie wszystko da się dostosować do moich potrzeb.

Przez całe życie osoby z niepełnosprawnościami uczą się adaptować do różnych sytuacji, dlatego wiele z nich bardzo dobrze planuje swoje działania. Oczywiście potrzebujemy dostępności, ale równie ważna jest samodzielność i umiejętność szukania rozwiązań. Chociaż są i takie osoby, które czekają i mówią – zróbcie to za mnie.

MG: Na pewno często rozmawiasz z osobami ze szczególnymi potrzebami. Jak zachęcasz je do aktywności i czy kwestia dostępności transportu jest tutaj najważniejsza?

JC: Komunikacja zbiorowa bardzo często pojawia się w tych rozmowach. Daje niezależność. Samochód również może ją dawać, ale wiąże się z kosztami, koniecznością prowadzenia i szukania miejsc parkingowych. Dobrze funkcjonujący transport publiczny znacząco poszerza możliwości.

Kiedy rozmawiam z młodymi ludźmi z niepełnosprawnościami, widzę, że często chcą być aktywni i próbować nowych rzeczy. Czasem trzeba jednak porozmawiać również z ich otoczeniem, żeby dało im więcej przestrzeni do samodzielności. Jeśli ktoś jest bardzo zamknięty i mówi „nie”, niczego nie da się zrobić na siłę. Trzeba szanować jego decyzję.

Komunikacja miejska umożliwia nie tylko dojazd do pracy czy szkoły, ale także uczestnictwo w życiu społecznym: wyjście do kina, teatru czy spotkanie ze znajomymi. To bardzo ważne.

Są organizacje, które pomagają budować samodzielność i poczucie wpływu na własne życie. Trzeba wzmacniać sprawczość. Jestem zwolenniczką podejścia: „Jestem obok ciebie, wspieram cię, ale spróbuj sam”. Życie daje wtedy więcej satysfakcji. Człowiek buduje poczucie własnej wartości i staje się samodzielnym na tyle, na ile może.

Szukam takich obszarów, w których mogę się realizować. Wymaga to wysiłku, rozwijania kompetencji i odwagi do podejmowania nowych wyzwań. Widzę też, że kiedy próbuję działać samodzielnie, ludzie reagują inaczej, niż gdy tylko czekam na pomoc.

MG: Jakich zmian w krakowskim transporcie oczekują jeszcze osoby z niepełnosprawnościami? Domyślam się, że nie masz już żadnych obaw przed wybraniem jazdy tramwajem czy autobusem?

JC: Dzisiaj nie mam już obaw przed podróżowaniem komunikacją miejską. To, co jeszcze dwadzieścia lat temu spędzało mi sen z powiek, stało się czymś naturalnym. W Krakowie, ale też w wielu innych miastach, podróżowanie jest coraz łatwiejsze.

Bardzo pomocne są aplikacje mobilne oraz numery przystanków, które ułatwiają orientację i dają pewność, że czekamy we właściwym miejscu.

Warto jednak dalej pracować nad dostępnością informacji. Dobrze byłoby, aby wszystkie strony internetowe związane z transportem były w pełni dostosowane do urządzeń mobilnych.

Warto także przygotować się na sytuacje, w których są nagłe zmiany tras tramwajów i autobusów. Oczywiście dzisiaj mamy informację głosową. Być może dobrze byłoby jeszcze opracować czytelne komunikaty pisemne dla prowadzących, które pomogą w orientacji osobom niesłyszącym. Dzięki temu każdy pasażer miałby dostęp do informacji o zmianach.

MG: W pełni dostępna komunikacja miejska to dla MPK jedno z najważniejszych zadań. Za dwa, trzy lata wszystkie nasze pojazdy, nie tylko autobusy, ale także tramwaje, będą niskopodłogowe. W co jeszcze według Ciebie miasto powinno inwestować i co poprawiać, aby podróże osób z ograniczoną mobilnością były jeszcze bardziej komfortowe?

JC: Warto pomyśleć o wyposażeniu części miejsc siedzących w dodatkowe podłokietniki. Korzystałyby z nich nie tylko osoby z niepełnosprawnościami, ale także seniorzy, którym łatwiej byłoby wstawać i siadać. Czasem niewielkie zmiany znacząco poprawiają komfort podróżowania.

MG: Znam Cię od strony zawodowej. Mogę zapytać, co lubisz robić w wolnym czasie?

JC: Jeśli mam wolny dzień i zostaję w domu, najczęściej słucham audiobooków oraz podcastów społecznych i politycznych. Wolę słuchać niż oglądać, bo mogę w tym samym czasie robić coś innego.

Interesuję się polityką i sytuacją międzynarodową. Uważam, że warto być świadomym tego, co dzieje się wokół, bo w różnych aspektach dotyczy to każdego z nas.

Bardzo lubię też chodzić do teatru. Teatr Stary to moje ulubione miejsce w Krakowie. Uwielbiam podróżować i poznawać nowe miejsca. Nie mam jednej pasji, na której jestem całkowicie skupiona. Interesuje mnie wiele rzeczy, ale publicystyka i sprawy społeczne są mi szczególnie bliskie.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

MAREK GANCARCZYK, KRAKOW.PL

EUROPEJSKI TYDZIEŃ MOBILNOŚCI W KRAKOWIE

„**M**obilność dla każdego” – to hasło tegorocznej edycji Europejskiego Tygodnia Mobilności, który był obchodzony od 16 do 22 września. Kraków zaprosił mieszkańców do udziału w licznych, angażujących wydarzeniach, dostosowanych do potrzeb osób w każdym wieku, których tematyka koncentrowała się wokół miejskiej mobilności.

W ich trakcie podczas twórczej zabawy czy rozwijających aktywności można było się dowiedzieć, jakie znaczenie mają codzienne wybory mieszkańców dla poprawy jakości powietrza i komfortu życia w mieście oraz w kształtowaniu zielonego, przyjaznego dla mieszkańców i przyjezdnych środowiska. Podczas tego tygodnia można było także poznać zalety niskoemisyjnych form transportu miejskiego oraz ofertę krakowskiej komunikacji miejskiej i dostępnej infrastruktury transportowej.

Tegoroczna edycja Europejskiego Tygodnia Mobilności podkreślała znaczenie projektowania systemów transportowych w taki sposób, aby odpowiadały na potrzeby wszystkich grup wiekowych – dzieci, młodzieży, dorosłych i seniorów – zarówno dziś, jak i w przyszłości.

Kampania zwracała także uwagę na konieczność tworzenia dostępnych, bezpiecznych i włączających rozwiązań, które eliminują bariery w dostępie do transportu oraz sprzyjają integracji społecznej.

Europejski Tydzień Mobilności w Krakowie obejmował:

- Zajęcia edukacyjne w Krakowskim Centrum Edukacji Klimatycznej.
- Piknik edukacyjno-informacyjny dla mieszkańców w każdym wieku – Wszystko o transporcie.
- Wirtualne przejażdżki w symulatorze tramwaju NGT6.



- 10. Wielką Lekcję Ekologii – edukacyjne wydarzenie plenerowe dla całych rodzin.
- Paradę zabytkowych tramwajów – organizowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.
- Miejskie bezpłatne kontrole rowerowe.
- Miasteczko Bezpiecznej Jazdy zorganizowane na parkingu przy Centrum Handlowym M1.
- Europejski Dzień Bez Samochodu – bezpłatne przejażdżki komunikacją miejską. ■

LILIANA JAKIEL

WIELKA GALA JUBILEUSZOWA 80-LECIA SITK RP W KRAKOWIE



Odznakę Honorową otrzymał m.in. Mariusz Szalkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie

Krakowski Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej (SITK RP) świętuje wyjątkowy jubileusz. 17 września 2026 roku w murach Opery Krakowskiej odbyła się uroczysta Gala Jubileuszowa, stanowiąca punkt kulminacyjny obchodów 80-lecia istnienia

tej niezwykle zasłużonej organizacji. Wydarzenie zgromadziło wybitnych przedstawicieli świata nauki, biznesu, administracji publicznej oraz sektora transportowego.

Uroczystość była doskonałą okazją do podsumowania bogatej historii oddziału, który formalnie funkcjonuje od 1946 roku i stanowi dziś jedną

z największych oraz najbardziej dynamicznych struktur SITK RP w całym kraju. Ranga wydarzenia znalazła odzwierciedlenie w szerokim gronie patronów honorowych. Nad jubileuszem pieczę objęli m.in. Minister Infrastruktury Dariusz Klimczak, Marszałek Województwa Małopolskiego Łukasz Smółka, Prezydent Miasta Krakowa, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra, Rektor Politechniki Krakowskiej prof. Andrzej Szarata oraz Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Piotr Wyborski.

Głównym punktem oficjalnej części uroczystości było wręczenie prestiżowych odznaczeń państwowych i regionalnych osobom, których codzienna praca, zaangażowanie społeczne oraz dorobek naukowy bezpośrednio kształtują jakość małopolskiej infrastruktury.

Marszałek Województwa Małopolskiego, Łukasz Smółka, uhonorował zasłużonych członków krakowskiego oddziału Odznakami Honorowymi Województwa Małopolskiego – Krzyżami Małopolski, przyznawanymi za budowanie społeczeństwa obywatelskiego i wzbogacanie dorobku regionu.

- Złote Krzyże Małopolski odebrali: prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata (Rektor Politechniki Krakowskiej), prof. dr hab. inż. Wiesław Starowicz (Prezes Honorowy SITK RP), Mariusz Szałkowski (Wiceprezes Zarządu Krajowego SITK RP), Marek Błęszyński (Członek Zarządu Oddziału) oraz Wiesława Rudnicka (Przewodnicząca Koła Grodzkiego).
- Srebrnymi Krzyżami Małopolski odznaczeni zostali: Grzegorz Dyrkacz (I Zastępca Prezesa Oddziału), Zbigniew Marzec (Wiceprezes Zarządu Oddziału), Janina Mrowińska (Sekretarz Zarządu Oddziału), Anna Reszczyk (Członek Zarządu Oddziału) oraz prof. dr hab. inż. Maciej Sułowicz (Dziekan Wydziału Inżynierii Elektrycznej i Komputerowej PK).

Wyjątkowym momentem było wyróżnienie samego Krakowskiego Oddziału SITK RP. Za szczególne osiągnięcia na rzecz regionu oraz dla podkreślenia doniosłości 80-letniej działalności, Marszałek wraz z Przewodniczącym Sejmiku wręczyli organizacji Nagrodę Samorządu Województwa Małopolskiego „Polonia Minor” w stopniu srebrnym. W imieniu stowarzyszenia wyróżnienie odebrała Prezes Oddziału, Józefa Majerczak.

Działalność inżynierów doceniły również władze stolicy Małopolski. Reprezentujący Prezydenta Miasta Krakowa, Sekretarz Miasta Antoni Fryczek wręczył odznaki „Honoris Gratia”, przyznawane za szczególne zasługi dla Krakowa. Trafiły one do rąk

Andrzeja Kollbeka, Sergiusza Lisowskiego, Józefa Majerczak oraz Kazimierza Mazura.

DOCENIENI PRZEZ ŚRODOWISKO: ODZNACZENIA BRANŻOWE I „ZŁOTE SMOKI”

Druga część ceremonii należała do wyróżnień wewnątrz stowarzyszeniowych, które wręczyli Prezes SITK RP dr Wawrzyniec Wychowański oraz Prezes Józefa Majerczak. Najwyższe uznanie Zarządu Krajowego zyskał Tomasz Szuba (Prezes Firmy TINES Rail), odbierając Złotą z Diamentem Odznakę Honorową SITK. Złote Odznaki Honorowe SITK trafiły do Barbary Bysiewicz, Mirosława Czechowskiego, Danuty Gorzelak oraz Anny Karpierz, natomiast prestiżowy Medal im. Henryka Komorowskiego odebrała Danuta Schwertner.

Krakowski Oddział tradycyjnie przyznał również swoje najważniejsze, autonomiczne wyróżnienie – statuetki „Złotego Smoka”. Te unikalne dzieła sztuki z brązu, topionego szkła i czarnego granitu wręczono osobom tworzącym wyjątkowy klimat wokół krakowskiej komunikacji. Laureatami zostali: prof. Lidia Żakowska, Paweł Obrzut (Dyrektor w Urzędzie Marszałkowskim), Tadeusz Trzmiel (były Prezydent Miasta Krakowa) oraz Piotr Drapa, wieloletni drukarz wydawnictw oddziału.

Zwieńczeniem tej fali nagród było ogłoszenie laureata nagrody „Ernest” – najwyższego wyróżnienia SITK RP dla osób spoza organizacji, wspierających jej cele statutowe. Za wieloletnią, pełną profesjonalizmu i życzliwości współpracę, kapituła na wniosek krakowskiego oddziału przyznała statuetkę Marszałkowi Łukaszowi Smółce.

Główną siłą stowarzyszenia jest łączenie teorii z praktyką. Organizacja ściśle współpracuje z Politechniką Krakowską, dzięki czemu może profesjonalnie oceniać ważne projekty budowlane i transportowe. Bardzo ważna jest też wieloletnia współpraca SITK z MPK Kraków, która już od wielu pokoleń łączy pracowników tego przewoźnika we wspólnych działaniach. Stowarzyszenie cały czas się rozwija. Pod koniec 2025 roku miało 438 członków, co daje mu drugie miejsce w całej Polsce. Podczas uroczystej Gali do tego grona oficjalnie dołączyli kolejni specjaliści i młodzi inżynierowie. Oficjalną część spotkania zakończył piękny koncert Orkiestry Opery Krakowskiej. Tak duża liczba zaangażowanych ludzi sprawia, że stowarzyszenie z wielką nadzieją i optymizmem wchodzi w kolejną, dziewiątą już dekadę swojej pracy. ■

DECYZJA, KTÓRA DAJE ŻYCIE

Telefon zadzwonił na pętli w Bronowicach Małych. Mateusz właśnie miał przerwę w pracy. Wcześniej, przez kilka godzin robił to, co zwykle – prowadził autobus linii 238. Tym razem jednak, zamiast kolejnego kursu i kolejnych przystanków, czekała na niego wiadomość, której nie można było zignorować. Dzwonił DKMS.

Mateusz Florczyk miał wtedy 21 lat. Trzy lata wcześniej, w dniu swoich 18. urodzin, zamówił pakiet rejestracyjny i został potencjalnym dawcą szpiku. Zrobił to bez wielkich deklaracji. Chciał po prostu pomóc. Kilka miesięcy później oddał cierpiącemu pacjentowi swoje komórki krwiotwórcze. Po pół roku telefon z DKMS zadzwonił ponownie. Ten sam człowiek znów potrzebował pomocy.

Mateusz niezmiennie, każdego dnia swojej pracy, siada za kierownicą autobusu MPK w Krakowie. Ktoś wsiada, ktoś pyta o numer linii, o kolejny przystanek. Mateusz rusza w trasę. Codziennie odpowiada za bezpieczeństwo ludzi, którzy mu zaufali. Jednak od pewnego czasu wie, że za każdą twarzą kryje się jakaś historia, czyjeś plany, bliscy, marzenia i być może walka, o której nikt z pozostałych pasażerów nie ma pojęcia.

Dwukrotnie zrobił jednak coś, co wykraczało poza jego zawodową rolę. Dał drugiemu człowiekowi szansę, by mógł zdrowy wrócić do domu. W każdej z tych sytuacji przyświeca Mateuszowi ta sama idea – odpowiedzialność za drugiego człowieka.

Historia Mateusza to lekcja odpowiedzialnych decyzji. Gdy drugi człowiek znajduje się w potrzebie, nie szukajmy powodów, by odmówić. Zastanówmy się, co możemy zrobić, żeby pomóc.

Mateusz nie lubi słowa „bohater”. Twierdzi, że bohaterami są ci, którzy każdego dnia ratują innych, ryzykując własne życie. On, jak mówi, zrobił tylko to, co powinien zrobić odpowiedzialny człowiek. Może właśnie dlatego warto przeczytać jego historię.

Marta Czepiel-Rozwadowska: Co sprawiło, że zdecydowałeś się zarejestrować w bazie dawców szpiku?

Mateusz Florczyk: Odkąd pamiętam, zawsze pomagałem innym na tyle, na ile mogłem. W dniu 18 urodzin zamówiłem pakiet rejestracyjny ze strony DKMS i tak zaczęło się moje oczekiwanie. Szczerze, miałem nadzieję, że telefon nigdy nie zadzwoni,

bo życzyłem swojemu bliźniakowi genetycznemu zdrowia. W międzyczasie zacząłem również oddawać krew.

M. Cz.-R.: Pamiętasz moment, w którym dowiedziałeś się, że znalazłeś się wśród potencjalnych dawców? Co wtedy poczułeś?

M. F.: Na początku zdziwienie, mam wielu znajomych i członków rodziny, którzy są zarejestrowani w bazie DKMS od wielu lat i nie dostali telefonu z prośbą o pomoc. Może to i dobrze, bo ich bliźniacy mają się dobrze. Po chwili rozmowy dotarło do mnie, że teraz na mnie opiera się życie innej osoby. Chciałem pomóc najszybciej i najlepiej jak tylko było to możliwe.

M. Cz.-R.: Kto dowiedział się pierwszy?

M. F.: O telefonie z DKMS powiedziałem najpierw rodzinie, bliscy udzielili mi wsparcia.

Rozmawiałem ze znajomymi po kilka godzin. Był to bardzo intensywny mentalnie czas. Coraz mocniej docierało do mnie to, że mogę uratować komuś nie tylko życie, ale też plany i marzenia.

M. Cz.-R.: Jak wyglądała droga od informacji „możesz być dawcą” do faktycznego oddania komórek?

M. F.: Od kontaktu z DKMS, z pytaniem o gotowość pomocy, do pierwszej rozmowy kwalifiku-

Dziś Mateusz mówi o tym bez patosu. „Mnie to nic nie kosztuje, a mogę uratować komuś życie. Decyzja może być tylko jedna”.



Mateusz Florczyk podczas ceremonii wręczenia odznaczenia za oddawanie szpiku kostnego

jącej minął jeden dzień. Wszystko bardzo profesjonalnie i dokładnie mi wytłumaczono. Zostałem poddany kompleksowym badaniom, które miały sprawdzić, czy na pewno mogę zostać dawcą, również bez ryzyka dla mojego zdrowia. Na szczęście wszystko było w porządku. Po badaniach i rozmowach z lekarzem specjalistą zostałem zakwalifikowany i przygotowany do oddania komórek macierzystych. Na około tydzień przed oddaniem przyjmuje się zastrzyki, aby pobudzić organizm do produkcji komórek krwiotwórczych i zmusić komórki macierzyste do przejścia ze szpiku do krwi. Sam zabieg jest bezbolesny, wygląda bardzo podobnie jak oddawanie krwi, trwa tylko trochę dłużej. W krótkim odstępie czasu od donacji również przechodzi się badania, aby skontrolować stan zdrowia dawcy.

M. Cz.-R.: Jak doszło do drugiego dawstwa?

M. F.: Po około pół roku od pierwszego oddania dostałem ponownie telefon z DKMS. Niestety osoba, której pomogłem za pierwszym razem, miała wznówę i ponownie potrzebowała mojej pomocy. Bez chwili wahania się zgodziłem. Drugie oddanie wyglądało podobnie, emocje też były podobne, ale wiedziałem, jak to wygląda, więc nie było już takiego stresu.

M. Cz.-R.: Czy podczas tych doświadczeń miałeś poczucie, że robisz coś wyjątkowego?

M. F.: Patrząc na to, ile osób jest zarejestrowanych w bazie DKMS, a ile osób faktycznie jest dopasowanych do kogoś poczułem, że jest to wyjątkowe.

Decyzja o oddaniu przyszła naturalnie. Mnie to nic nie kosztowało, a mogłem uratować komuś życie.

M. Cz.-R.: Czy znasz historię osoby, której pomogłeś? Na ile wiesz, dla kogo oddajesz szpik?

M. F.: Nie znam. Dzień po oddaniu dowiedziałem się tylko skąd jest ta osoba, ile ma lat i poznałem jej płeć. Prawo reguluje kontakt między dawcą a biorcą. Przez pierwsze dwa lata po przeszczepieniu dawca i biorca muszą zachować całkowitą anonimowość. Po upływie tego czasu dopuszcza się możliwość ich bezpośredniego kontaktu.

M. Cz.-R.: Na co dzień jesteś kierowcą MPK. Czy widzisz jakieś podobieństwo między swoją pracą a dawstwem?

M. F.: Na pewno odpowiedzialność za ludzi. Osoby wsiadające do autobusu obdarzają mnie zaufaniem, wierzą w moje umiejętności i polegają na mnie, ufają, że bezpiecznie wrócą do domu. Jest to pracą bardzo wymagającą, ale ja lubię kontakt z ludźmi, więc doceniam możliwość rozmowy i kontaktu z pasażerami.

M. Cz.-R.: Czy poczucie odpowiedzialności, które towarzyszy Ci w pracy, ma coś wspólnego z decyzją o zostaniu dawcą?

M. F.: Dawcą zostałem jeszcze zanim zostałem kierowcą, ale poczucie odpowiedzialności jest takie samo. Każdy pasażer chce bezpiecznie wrócić do domu, do rodziny, do swoich bliskich. Takie samo odczucie miałem oddając szpik. Chciałem, aby ta osoba również miała taką możliwość. ➔

M. Cz.-R.: Czy ta historia wpłynęła na Twoje relacje ze współpracownikami albo na sposób, w jaki patrzysz na innych ludzi?

M. F.: Zdecydowanie tak, dotarło do mnie, że każdy w głowie ma swoje problemy, za kamienną twarzą może się toczyć wewnętrzna walka z różnymi przeciwnościami losu. Inaczej patrzę na ludzi, ponieważ każdy może mieć zły dzień lub czas w życiu. Nie wiemy, z czym zмага się druga osoba. Na pewno jestem bardziej wyrozumiały i świadom tego, że nie każdy da po sobie poznać, że coś złego dzieje się w jego życiu.

M. Cz.-R.: Czy ktoś próbował Cię odwieść od tej decyzji albo przeciwnie, szczególnie Cię wspierał?

M. F.: Od całej rodziny i znajomych otrzymałem wsparcie. Wszyscy byli pod wrażeniem, że w tak młodym wieku zdecydowałem się zarejestrować jako dawca. Chciałbym też bardzo podziękować zespołom planowania z Zajeźdni Płaszów i Zajeźdni Wola Duchacka za pomoc w organizacji pracy w taki sposób, abym mógł ten okres jak najbardziej poświęcić tej słusznej sprawie.

M. Cz.-R.: Czy są rzeczy, które dziś wydają Ci się mniej ważne niż kiedyś?

M. F.: Dotarło do mnie to, że trzeba mieć wokół siebie dobrych ludzi, trzeba żyć po swojemu i nie ograniczać się oraz spełniać swoje marzenia. Trzeba robić wszystko, aby być po prostu szczęśliwym człowiekiem! Wiadomo, że nie zawsze mam na to wpływ, ale w miarę możliwości zawsze staram się mieć uśmiech na twarzy i myśleć pozytywnie.

M. Cz.-R.: Co powiedziałbyś osobie, która zastanawia się nad rejestracją jako potencjalny dawca?

M. F.: Powiedziałbym: nie bój się zrobić czegoś, co dla Ciebie może być tylko decyzją, a dla kogoś innego może oznaczać życie, bo być może właśnie dzięki Tobie ktoś dostanie szansę na kolejny dzień, kolejne święta, kolejne chwile z bliskimi. DKMS dba o wszystko, klinika, w której dochodzi do oddania również, to fantastyczni lekarze, pielęgniarki.

M. Cz.-R.: Czy zrobiłbyś to jeszcze raz? Czy w ogóle jest to możliwe?

M. F.: Jeśli będzie taka potrzeba, to na pewno ponownie zostanę dawcą. Istnieje taka możliwość, ale teraz jestem przypisany na dwa lata do osoby, której oddawałem szpik. W tym czasie mogę pomóc tylko jej.

M. Cz.-R.: Zostałeś uhonorowany specjalną nagrodą, powiesz nam o tym coś więcej?

M. F.: Tak, w siedzibie Ministerstwa Zdrowia odbyła się uroczystość wręczenia odzna-

czeń „Zasłużony Dawca Przeszczepu”. Jest to dla mnie ogromne wyróżnienie i bardzo emocjonalny moment, bo za tym odznaczeniem kryje się coś znacznie ważniejszego niż sama nagroda, kryje się świadomość, że moja decyzja mogła dać drugiemu człowiekowi szansę na życie. Oczywiście jest to dla mnie powód do dumy, ale przede wszystkim do ogromnej wdzięczności, że mogłem zrobić coś, co ma tak wielkie znaczenie dla drugiego człowieka i jego bliskich. Jadąc do Warszawy, miałem w głowie przede wszystkim tę myśl, że czasem jedna decyzja, podjęta bez oczekiwania czegośkolwiek w zamian, może zmienić czyjś cały świat. Ta uroczystość była też okazją, żeby powiedzieć głośno, jak ważne jest dawstwo i jak wielu ludzi wciąż czeka na swoją szansę. ■

KALENDARIUM HDK

- 1 lutego 2026 poczet sztandarowy Klubu „HDK” PCK uczestniczył w tradycyjnej Mszy Tramwajarskiej u Ojców Redemptorystów.
- 9 lutego członkowie Zarządu Koła i Klubu odwiedzili byłego długoletniego prezesa Koła PCK i Klubu „HDK” – Tadeusza Walczaka.
- 23 lutego – 9 marca Koło i Klub zorganizowały na terenie zajeźdni Wola Duchacka zbiórkę na leczenie i rehabilitację kierowcy z tej zajeźdni.
- 14-16 kwietnia członkowie Koła i Klubu pomagali Towarzystwu Przyjaciół Chorych „Hospicjum im. Św. Łazarza” w organizacji kwesty w tramwaju w ramach 29 edycji akcji „Pola Nadziei”.
- 18 maja – 15 czerwca Koło i Klub zorganizowały na terenie zajeźdni Nowa Huta i Podgórze zbiórkę na leczenie i rehabilitację motorniczego.
- Zarząd Koła i Klubu prowadził korespondencję z Muzeum Inżynierii i Techniki w sprawie odzyskania historycznego sztandaru Koła PCK.
- Od 1 czerwca, (po opuszczeniu 28 maja będącego siedzibą Koła i Klubu pokoju 16d w biurcu) członkowie Zarządu Koła i Klubu dyżurują w siedzibach związków zawodowych (pok. 213 lub 222), m.in. opiniują wnioski członków Klubu do Działu Socjalnego i wnioski o nadanie odznak „Zasłużonego HDK”.
- 26 czerwca apel o oddawanie krwi wystosowany do członków i wolontariuszy Klubu w związku z przesunięciem z powodu braku krwi terminu operacji długoletniego pracownika, obecnie emeryta.
- Na dzień 30 czerwca członkowie i wolontariusze Klubu oddali honorowo 85 litrów 360 mililitrów krwi (potwierdzone przez RCKIK w Krakowie).

Włodysław Michalski

LILIANA JAKIEL

TORAMI TRADYCJI. PODSUMOWANIE AKCJI „TRAMWAJ ŁĄCZY MIASTA”

Z wizytą w Katowicach

Zakończyła się kolejna, wyjątkowa edycja ogólnopolskiego projektu „Tramwaj łączy miasta”, w ramach którego zabytkowe wagony z Krakowa, Wrocławia, Poznania, Warszawy i Katowic opuszczały swoje macierzyste zajezdnie, by ożywić historię na torach innych miast. Ta unikalna inicjatywa, zorganizowana dzięki partnerskiej współpracy miejskich przewoźników i stowarzyszeń miłośników komunikacji, udowodniła, że pamięć o technicznym dziedzictwie nie musi zamykać się w murach muzeów. Mieszkańcy i turyści zyskali niepowtarzalną okazję, by przenieść się w czasie i poczuć klimat dawnych lat, bezpośrednio na miejskich torach.

WYMIANA WAGONÓW

Za zachwytem pasażerów i niezawodnością historycznych składów kryje się precyzyjna praca mechaników, elektryków i elektromechaników ze Stacji Obsługi i Remontów (TR) przy MPK w Krakowie. To właśnie tam dawna myśl techniczna łączy się z nowoczesnym kunsztem rzemieślniczym, a spe-

cialiści z zegarmistrzowską precyzją odtwarzają historyczne detale, dbając jednocześnie o spełnianie rygorystycznych norm bezpieczeństwa. Dzięki ich pracy stuletnie pojazdy mogą bez przeszkód wyjechać na współczesne, wymagające torowiska. Najlepszą wizytówką są wysłane w gościnne trasy wagony, które zachwyciły mieszkańców miast partnerskich. Do Poznania wyruszył klasyczny skład N9+ND454, na Górny Śląsk wyjechał legendarny tramwaj SN1 59, do Warszawy trafiła unikatowa przyczepa WISMAR, a po wrocławskich torowiskach kursował zabytkowy skład N26+ND502.

Ta wyjątkowa wymiana taboru działała jednak w obie strony, dzięki czemu pod Wawel również zawitały niezwykle, historyczne pojazdy z innych zakątków Polski. Warszawę reprezentował prototypowy, jednokierunkowy wagon 4NJ nr 838 z 1957 roku. Prawdziwą sensacją okazał się wrocławski wagon Maximum 325 – jednoczłonowy, wysokopodłogowy i dwukierunkowy klasyk z 1901 roku, będący jednym z najstarszych czynnych tramwajów w Polsce. Z Poznania przyjechał żółty wa- ➔



Podczas wizyty w Poznaniu do zdjęcia pozował Krzysztof Dostatni, prezes MPK w Poznaniu

gon Beijnes 3G, potocznie nazywany Holendrem. Z kolei z Górnego Śląska dotarł kultowy wagon 102Na nr 183 – seria ta jest doskonale znana starszym krakowianom, ponieważ przed laty stanowiła podstawowy środek transportu dla pracowników dojeżdżających do Kombinatu w Nowej Hucie.

PROMOCJA KRAKOWA

Wszystkie te podróże – zarówno krakowskich wagonów w Polsce, jak i gości na naszych torach – stały się przede wszystkim doskonałą okazją do nauki przez zabawę oraz międzypokoleniowej rozmowy. W czasach, gdy dzieci spędzają mnóstwo czasu przed ekranami, wejście do klasycznego tramwaju bez komputerów i klimatyzacji było dla nich niesamowitą atrakcją. Najmłodsi mogli na własne oczy zobaczyć, jak dawniej wyglądała technika oraz codzienne życie, a dziadkowie chętnie dzielili się z wnukami swoimi wspomnieniami. Projekt pozwolił też pokazać ludziom w całej Polsce, jak ważna i fascynująca jest komunikacja miejska. Co więcej, dzięki tym wyjazdom staliśmy się prawdziwymi ambasadorami miasta Krakowa, dumnie promując stolicę Małopolski w innych regionach i serdecznie zapraszając wszystkich pasażerów do odwiedzenia nas pod Wawelem.

Choć projekt przypomina o przeszłości, to daje nam ważną lekcję na przyszłość. Pokazuje, że gdy miejskie firmy, miłośnicy historii i świetni mecha-

Poniżej przedstawiamy opis kilku wybranych, wspólnych akcji oraz wydarzeń, które uświetniły tegoroczną edycję projektu:

- Pod koniec lipca na dolnośląskie tory wyjechały krakowskie wagony typu N i ND, a pracownicy krakowskiego MPK przybliżyli wrocławianom 125-lecie historii tramwaju elektrycznego, co osobiście docenił Wiceprezydent Wrocławia, dr Ryszard Kessler.
- Z kolei 23 sierpnia prawdziwą furorę w Krakowie zrobił legendarny, przegubowy wagon 102Na wypożyczony od Tramwajów Śląskich S.A. Kultowa „Stodwójka” wyjechała na krakowską linię nr 15, a wyjątkowej podróży towarzyszyły jazdowe aranżacje śląskich utworów oraz regionalne przysmaki – kopalnioki i oblaty.
- Finał wakacji należał natomiast do Poznania, gdzie pod koniec sierpnia mieszkańcy testowali historyczny skład z Krakowa, co stało się doskonałą okazją do dyskusji o rozwoju transportu publicznego i wymiany doświadczeń inżynierskich.

nicy łączą siły, mogą zrobić coś naprawdę dobrego dla ludzi i uratować od zapomnienia piękne, stare tramwaje. Ta edycja właśnie się skończyła, przynosząc radość tysiącom pasażerów. Organizatorzy już teraz planują kolejne wakacyjne wymiany, aby ta wyjątkowa, jadąca przez historię kronika transportu mogła dalej cieszyć mieszkańców polskich miast. ■

MAREK GANCARCZYK

ZABYTKOWE I WSPÓŁCZESNE TRAMWAJE PRZEJECHAŁY PRZEZ KRAKÓW W WYJĄTKOWEJ PARADZIE

Z okazji 125. rocznicy uruchomienia tramwaju elektrycznego w Krakowie w niedzielę, 20 września została zorganizowana wyjątkowa parada historycznych i współczesnych tramwajów MPK. Wzięły w niej udział setki mieszkańców i turystów.

Tramwaje wyjechały z zajezdni tramwajowej Podgórze (ul. J. Brożka 3) o 11.00 i przejechały przez centrum miasta do zajezdni tramwajowej Nowa Huta (ul. Ujastek 12).

W paradzie wzięły udział wyjątkowe wagony w tym te najstarsze z kolekcji MPK, takie jak SN1, czyli popularna „Gracówka” oraz SN2, SN3 i SN4. W paradzie pojechał oczywiście zaprezentowany w tym roku unikatowy wagon doczepny typu LOWA. Nie zabrakło wagonów wypożyczonych na okres wakacji z innych miast i regionów Polski. Warto podkreślić, że wyłącznie biorąc udział w krakowskiej paradzie tramwajów można było podróżować tramwajami z niemal całej Polski i kilku miast Europy: Krakowa, Warszawy, Poznania, Wrocławia, Gdańska, Śląska, Norymbergi, Wiednia i Düsseldorfu.

Do parady dołączyli przedstawiciele Wodociągów Krakowskich, ubrani w tradycyjne stroje z początków działania tego przedsiębiorstwa. Wszystko dlatego, aby przypomnieć, że podobnie jak w przypadku tramwaju elektrycznego, historia krakowskich wodociągów rozpoczęła się 125 lat temu.

Po przyjeździe na teren zajezdni Nowa Huta dla uczestników parady zostało zaplanowanych wiele atrakcji, m.in. przejazdy przez myjnię. Na terenie zajezdni do dyspozycji uczestników parady były także historyczne autobusy.

W ramach wydarzenia zostały uruchomione kursy zabytkowymi tramwajami z zajezdni Nowa Huta po terenie Nowej Huty oraz do pętli Tauron Arena Kraków Wieczysta. Dzięki temu połączeniu uczestnicy parady mogli łatwo dostać się do Tauron Areny Kraków, gdzie tego dnia odbywała się Wielka Lekcja Ekologii. Przy ul. Lema można było zobaczyć m.in. autobus wodorowy MPK.

Przejazd historycznymi tramwajami był bezpłatny. ■



Wszyscy gotowi. Za chwilę parada wyruszy z zajezdni tramwajowej Podgórze



Po przejeździe parady, na terenie zajezdni w Nowej Hucie można było także oglądać piękne, czerwone zabytkowe autobusy



Piękny wrocławski wagon także brał udział w paradzie



Parada cieszyła się wielkim zainteresowaniem



Podczas przejazdu przez Plac Centralny



W paradzie wzięło udział ok. 40 tramwajów

JACEK KOŁODZIEJ

SAN H100B ZNÓW WOZI PASAŻERÓW



To oni odpowiadają za renowację zabytkowego Sana

Nowoczesne niskopodłogowe klimaty-zowane autobusy to nasza codzienność, ale w letnie niedzielne poranki na trasy już od kilkunastu lat wyjeżdżają pojazdy, których czas już dawno przeminął. Zabierają na pokład nie spieszących do pracy czy szkoły, ale tych, którzy specjalnie przyszli odbyć krótszą lub dłuższą podróż często trzęsącym, wysokopodłogowym pojazdem. Zabytkowe, historyczne, stare – określić będzie zapewne wiele, ale każdy z tych autobusów przywołuje wspomnienie czasów minionych. Krótka nostalgiczna podróż, wspomnienie czasów młodości. Jest w czym wybierać, bo przez 25 lat udało nam się zgromadzić najliczniejszą w Polsce kolekcję autobusów komunikacji miejskiej, a każdy z nich związany był z krakowską komunikacją. Był, ponieważ zmieniło się to w ostatnim czasie.

W latach pięćdziesiątych polski przemysł nie był w stanie produkować autobusów. Zniszczone w wyniku wojny dotychczasowe fabryki uniemożliwiały rozpoczęcie produkcji. Największe doświadczenie w budowie autobusów, spośród istniejących fabryk, miały zakłady budujące wagony w Sanoku. W 1951 roku rozpoczęto produkcję nadwozi autobusów Star 52 budowanych na opracowanych w Polsce pierwszych podwoziach autobusowych, będących rozwinięciem ramy pojazdu ciężarowego Star 20. W 1958 roku rozpoczęto produkcję niezwykle trudnego w produkcji i utrzymaniu autobusu o konstrukcji samonośnej SAN H01, wykorzystującego, jak jego poprzednik, podzespoły samochodu ciężarowego Star. Nowoczesna sylwetka i niezwykła konstrukcja nie szła w parze z jakością. Liczne błędy projektowe samonośnego nadwozia sprawiły, że pojazdy nie wytrzymywały trudów pracy, a liczne pęknięcia konstrukcji zagrażające bezpieczeństwu eli- ➔



minowały pojazdy z ruchu. Dostrzegając kłopoty przewoźników, fabryka w Sanoku podjęła się modernizacji. Wprowadzone liczne zmiany nieco poprawiły sytuację, ale nie rozwiązały problemu. Niemniej San H25 zyskał nie tylko poprawki budowy nadwozia, ale zupełnie inny wygląd i wyposażenie. Panoramiczne szyby i duże aluminiowe listwy ozdobne na dachu i bokach odróżniały auto od ubogiej wersji H01. W środku zastosowano nową deskę przyrządów z tworzywa oraz osłonę silnika.

Próby wieloletnich modernizacji i zmian pekających konstrukcji nie odniosły skutku i w 1966 roku, po wyprodukowaniu blisko 17 tys. egzemplarzy, zaprzestano wytwarzania samonośnych Sanów, powracając do pojazdów osadzonych na ramie.

Biuro Konstrukcyjne Sanockiej Fabryki Autobusów, wykorzystując doświadczenia zebrane z testów prototypowego autobusu SFA-21 (tworzonego równolegle do H25), podjęło się w krótkim czasie opracowania i wdrożenia do produkcji nowego au-

tobusu. W budowie zastosowano wiele podzespołów i elementów z dotychczasowych pojazdów. Bazą podwozia były elementy napędowe samochodu ciężarowego Star 28/29, opracowane w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach. Karoserię stanowiły elementy przebudowanego nadwozia autobusu San H25, ze wszystkimi ozdobami, przystosowane do osadzenia na ramie nowego pojazdu. Wyposażenie wnętrza wykorzystywało elementy Sana H25 oraz Jelcza RTO. Całość uzupełniały elementy oświetlenia pochodzące z samochodu osobowego Warszawa czy Star.

Pojazd przystosowano do montażu zarówno silnika benzynowego, jak i diesla, a samo nadwozie opracowano w wersji międzymiastowej, w kolorze niebieskim – wersja A, jak i miejskiej (z drzwiami otwieranymi automatycznie) w kolorze czerwonym – wersja B.

Produkcję nowego autobusu, oznaczonego jako San H100, rozpoczęto w kwietniu 1967 roku od wytwarzania wersji międzymiastowej. Kil-



ka miesiący później rozpoczęto produkcję wersji miejskiej.

Niewielka pojemność autobusu – w wersji miejskiej autobus zabierał zaledwie 60 osób – nie pozwalała zastąpić znacznie pojemniejszych aut Jelcz RTO, ale z powodzeniem mogła uzupełniać w Państwowej Komunikacji Samochodowej autobusy na trasach o mniejszym napełnieniu. Głównymi odbiorcami Sanów H100B stały się mniejsze miasta, w których produkty z Sanoka często były pierwszymi miejskimi pojazdami.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie, z uwagi na swoją wielkość i liczbę przewożonych pasażerów, nie znajdowało się na liście ministerstwa komunikacji, które rozdzielało ogólnie nowe pojazdy. Do Krakowa od 1963 roku trafiały, głównie z uwagi na kombinat metalurgiczny, Jelcze wszelkich typów (272, 043, AP02, 021, P01), niemniej w Krakowie autobusy San H100 były powszechne. Eksploatował je nie tylko krakowski oddział PKS, ale wiele przedsiębiorstw dysponują-

cych transportem pracowników, czy odpowiednim zapleczem socjalnym. Były to niemal wyłącznie auta w wersji z zamykanymi na klamkę drzwiami w modelu A. Model z drzwiami automatycznymi – B – był wykorzystywany w ruchu miejskim i pojawienie się takiego pojazdu w Krakowie wiązało się raczej z wycieczką na Wawel. Sana H100 można było spotkać stosunkowo blisko Krakowa np. w Tarnowie, czy Nowym Sączu.

Ogółem, w ciągu siedmiu lat, wyprodukowano blisko 24 tysiące egzemplarzy, z czego blisko 6 tysięcy wersji miejskiej H100B.

Pomysł na uratowanie i ewentualny remont Sana H100 powstał ponad dwie dekady temu. Przy zakończonych pomyślnie poszukiwaniach autobusu San H01, w 2005 roku otrzymaliśmy wiele zgłoszeń o stojących wrakach, czy nawet w miarę kompletnych pojazdach wykorzystywanych jako altany lub komórki ogrodowe. Kilka z nich oglądaliśmy wstępnie przymierzając się do nich, ale znalezienie samonośnego Sana odsunęło na dalszy plan pomysł ➔



Wnętrze Sana H100B po renowacji

remontu znacznie młodszego pojazdu. Potem przyszły inne ciekawe „projekty” – Rugby, Ikarus 620 czy Jelcz 021 i San H100 cały czas był przesuwany.

W sierpniu 2025 roku na terenie zajezdni Wola Duchacka został rozładowany z lawety San H100B. Jego stan nie był najlepszy. Brak blach zewnętrznych, wiele braków w wyposażeniu, brak silnika czy skrzyni biegów. Wiele osób, które zapoznały się ze stanem pojazdu powątpiewało w realizację naszego planu. Było o co walczyć, bo autobusów marki San zachowanych jest niewiele, a w wersji miejskiej mogliśmy zobaczyć zaledwie dwa pojazdy. Czas w przypadku tego egzemplarza grał istotną rolę. Na minus i na plus. Samochód mocno ucierpiał w wyniku korozji, a z ogródków już dawno zniknęły podobne mu wraki, które mogłyby być wykorzystane jako dawcy. Równocześnie ograniczona liczba użytkowanych pojazdów tego typu sprawiła, że popyt na części jest znacznie mniejszy niż np. na elementy autobusów Jelcz RTO i znalezienie np. nowego silnika ze skrzynią biegów, wycofanych z zapasów wojskowych, nie jest problematyczne. Pojazd został zakupiony z większością elementów ozdobnych, ale brakowało fragmentów listew czy oświetlenia. Te udało się także uzupełnić.

Wyzwaniem było odszukanie pochodzenia autobusu. Znalezionej został koło Grudziądza, gdzie wykorzystywany był jako altana, by blisko dekadę temu trafić w okolice Rzeszowa. Na zewnątrz nie zachowały się żadne dawne znaki, ale we wnętrzu

na suficie nadal można było odczytać wymalowane farbą fragmenty nazw dawnych miejscowości połączonych z cennikiem. Na tej podstawie miłośnik komunikacji, były pracownik MPK w Bydgoszczy, pan Stanisław Sitarek rozszyfrował, że auto, mając na uwadze jego czas produkcji i eksploatacji, musiało być użytkowane w Toruniu.

Szybko rozpoczęliśmy remont pojazdu, starając się wykonać jak największą ilość prac we własnym zakresie. Choć pojazd nie był w żaden sposób związany z naszą firmą, zaangażowanie naszych pracowników ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i Stacji Obsługi i Remontów było ogromne. Efektem jest w pełni sprawny pojazd z pięknie odtworzonym wnętrzem, w nieco odbiegającej od krakowskich realiów barwie nadwozia. Samochód został wyprodukowany w 1973 roku – w tym czasie nie stosowano już typowego czerwonego lakieru, ale barwy zdecydowanie ciemniejsze.

Premiera autobusu odbyła się 9 lipca 2026 roku na terenie zajezdni Wola Duchacka. Na pierwszy pokaz przybył z Dąbrowy Tarnowskiej, należący do firmy Drosam autobus San H100B – jeden z dwóch dotychczasowych pojazdów tego typu. Niestety, drugi istniejący San w wersji miejskiej, należący do Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy, nie mógł wziąć udziału w spotkaniu, z uwagi na prowadzoną naprawę auta.

Kilka dni później krakowski San H100B wyjechał na linię w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

PRZEBUDOWA WĘZŁA TEATR BAGATELA



W czerwcu 2026 roku ruszyła przebudowa węzła Teatr Bagatela. Prace te związane są m.in. z usunięciem łuku torowiska w relacji ulic Dunajewskiego – Podwale.

Roboty obejmują również przebudowę jezdni i torowiska na ul. Karmelickiej, na węźle Teatr Bagatela do ulicy Garbarskiej. Zakończenie prac planowane jest w pierwszym kwartale 2027 roku.

W związku z tym wyłączony został ruch tramwajowy od Teatru Bagatela aż do Bronowic Małych. Do chwili obecnej nie ma niestety alternatywnej trasy i prace w centrum Krakowa powodują wyłączenie ruchu na całym odcinku do Bronowic Małych.

Przebudowa spowodowała istotne zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Wszystkie linie tramwajowe z Bronowic zostały skierowane na trasy objazdowe. W zamian uruchomiono autobusową komunikację zastępczą. Tym razem Zarząd Transportu Publicznego zdecydował się na nieco inną jej organizację. Uruchomiono bowiem dwie linie autobusowe. Linia 704 zaczęła kursować z Bronowic Małych ulicą Balicką, Bronowicką, Podchorążych, Królewską, Karmelicką, Batorego, Łobzowską, Basztową do Teatru Słowackiego. Linia wraca ulicą Pawią, al. Słowackiego do Placu Inwalidów i dalej ciągiem tramwajowym do Bronowic Małych. Druga linia zastępcza – 708 – kursuje z Bronowic Małych do Placu Inwalidów jak linia 704, następnie al. Mickiewicza, al. Krasińskiego, Konopnickiej do Osiedla Podwawelskiego.

Dzięki takim trasom linii zastępczych, pasażerowie z linii 704 mogą dojechać do centrum Krakowa, przesiąść się na autobusy w rejonie Placu

Inwalidów lub na linie tramwajowe na węzłach Stary Kleparz i Teatr Słowackiego. Linia 708 zapewnia przesiadki na autobusy kursujące ciągiem Alei Trzech Wieszców, a także na linie tramwajowe na węzłach Muzeum Narodowe, Jubilat czy Rondo Grunwaldzkie.

Przed wakacjami, w czerwcu, linia 704 kursowała z częstotliwością co 4 min. w godzinach szczytu, 6 min. poza godzinami szczytu i 8 min. w weekendy. Linia 708 kursowała z częstotliwością co 6 min. w godzinach szczytu, 8 min. poza godzinami szczytu oraz 8 min. w weekendy. Dzięki temu na ciągu tramwajowym pomiędzy Bronowicami a Placem Inwalidów autobusy realizowały nawet ok. 25 odjazdów w ciągu godziny szczytu komunikacyjnego.

Do obsługi linii zastępczych kierowanych jest ok. 30 autobusów wielkopojemnych.

Po wakacjach ZTP zmieniło nieco częstotliwości kursowania linii zastępczych. Linia 704 zaczęła kursować co 3 min. w godzinach szczytu i co 5 min. poza godzinami szczytu, a w weekendy co 7,5 min. Linia 708 kursuje co 10 min. w godzinach szczytu, co 12 min. poza godzinami szczytu i co 15 min. w weekendy. Mimo zmian w częstotliwości, ciąg do Bronowic Małych nadal obsługiwany jest ok. 30 autobusami wielkopojemnymi, które realizują 26 odjazdów w ciągu godziny szczytu komunikacyjnego.

Trwająca przebudowa wiąże się z utrudnieniami dla pasażerów i koniecznością korzystania z autobusowej komunikacji zastępczej. Jednak przeprowadzenie prac było niezbędne dla płynnego i bezpiecznego prowadzenia ruchu tramwajowego w rejonie węzła Teatr Bagatela. Pozostaje uzbroić się w cierpliwość i z nadzieją wypatrywać końca tej inwestycji. ■

Linia 9, w nowym przebiegu, nadal będzie łączyć Mistrzejowice z Nowym Bieżanowem. Z kolei linia nr 16 połączy Pleszów z Dworcem Towarowym. Pojedzie przez Aleję Solidarności, Bieńczyce, Mistrzejowice i nowy odcinek. Będzie funkcjonowała przez cały dzień, zapewniając bezpośrednie połączenie Pleszowa i części Nowej Huty zarówno z nową trasą, jak i z północną częścią centrum. ■

TRAMWAJE KURSUJĄ MIĘDZY WIECZYSTĄ A MISTRZEJOWICAMI



26 września tramwaje zaczęły kursować na nowej trasie do Mistrzejowic. To zwieńczenie jednej z największych inwestycji transportowych prowadzonych w ostatnim czasie w Krakowie. Po 36 miesiącach budowy zaczęła funkcjonować nowoczesna, częściowo podziemna linia, która na długo zmieni komunikację w tej części miasta i skróci czas dojazdu do centrum o 12 minut.

Skala przedsięwzięcia jest imponująca. Nowa, ok. 4,5-kilometrowa trasa tramwajowa obejmuje 1230-metrowy tunel z dwoma podziemnymi przystankami, a jej realizacja wymagała przebu-

dowy ponad 330 km sieci podziemnych – teletechnicznych, elektroenergetycznych, wodociągowo-kanalizacyjnych, gazowych i ciepłowniczych. Na trasie znajduje się tunel wraz z wielopoziomowym węzłem przesiadkowym w okolicy Ronda Polsad.

Dzięki inwestycji miasto zyskało również ponad 55 tys. m² nowej zieleni, w tym ponad 1400 nowych drzew. 74 proc. terenu objętego pracami pozostaje biologicznie czynne – to m.in. 15 tys. m kw. zielonych torowisk pokrytych rozchodnikiem.

Nowa linia jest też wygodniejszym środkiem transportu dla mieszkańców Mistrzejowic i Prądnika Czerwonego, którzy dotychczas korzystali z komunikacji autobusowej. ■



PAWEŁ STACHNIK

82. ROCZNICA WYBUCHU POWSTANIA WARSZAWSKIEGO UPAMIĘTNIONA W KRAKOWIE PRZEZ MPK I MUZEUM AK



Rekonstruktorzy ubrani w mundury podczas przejazdu tramwajem MPK

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie i krakowskie Muzeum Armii Krajowej wspólnie uczciły 82. rocznicę wybuchu Powstania Warszawskiego.

1 sierpnia, w 82. rocznicę wybuchu powstańczego zrywu Kraków po raz pierwszy włączył się do stołecznej Akcji „Wolność łączy”. To społeczna inicjatywa, w ramach której wolontariusze i harcerze pełnią w stolicy służbę w miejscach pamięci związanych z Powstaniem Warszawskim. Uczestnicy wręczają przechodniom, turystom i mieszkańcom przygotowane przez Muzeum Powstania Warszawskiego pamiątkowe przypinki ze znakiem Polski Walczącej. Celem akcji jest oddanie hołdu powstańcom i cywilnym ofiarom walki stolicy, a także przypomnienie historii znaku.

Wydarzenie zorganizowane zostało przez Muzeum Powstania Warszawskiego już po raz dziesiąty. W tym roku miało jednak wyjątkową odsłonę – po raz pierwszy odbyło się także w stolicy Małopolski – Krakowie. Do udziału w nim zaproszono Muzeum Armii Krajowej, a ono na partnera wybrało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

I tak w sobotę 1 sierpnia od godz. 13 w jeżdżącym po Krakowie tramwaju nr 1 w barwach Muzeum AK, rekonstruktorzy w powstańczych mundurach rozdawali przypinki z symbolem Polski Walczącej. Przypinki zostały przekazane przez Muzeum Powstania Warszawskiego. Każdy z wsiadających pasażerów otrzymywał patriotyczny gadżet wraz z informacją o rocznicy powstania i ulotką koncertu zaplanowanego z tej okazji w Muzeum AK. Przez trzy godziny czworo rekonstruktorów z Grupy ➔



Akcja odbywała się w wagonie promującym Muzeum Armii Krajowej

Rekonstrukcji Historycznej „Beskidy” z Bielska-Białej, rozdało na trasie Wzgórza Krzesławickie – Salwator 1300 przypinek.

Akcja realizowana była w jeżdżącym po ulicach Krakowa tramwaju w barwach Muzeum Armii Krajowej. Pomalowany na biało skład typu EU8N, z logotypem placówki i hasłem „Kierunek historia”, kursuje po mieście od lata 2025 r. Informuje o 25-leciu Muzeum AK, które w obecnej formie, jako placówka prowadzona przez dwa organy – władze miasta Krakowa i władze województwa małopolskiego, funkcjonuje od 2000 r. Dzięki współpracy z krakowskim MPK i „muzealnemu” tramwajowi MAK może pochwalić się rocznicą oraz informować o niej Krakowian i turystów.

W ramach obchodów rocznicy wszystkie tramwaje i autobusy w Krakowie kursowały udekorowane biało-czerwonymi flagami. A w Godzinie „W” – czyli o 17.00 – jak co roku nastąpiło zatrzymanie tramwajów i autobusów na jedną minutę dla uczczenia Powstania Warszawskiego, jego uczestników i ofiar.

W drugiej części obchodów, w gmachu Muzeum AK przy ul. Wita Stwosza o godz. 17 rozpoczął się wyjątkowy koncert. Góralska kapela Dziewięciśń z Czarnej Góry koło Bukowiny Tatrzańskiej, zagrała i zaśpiewała najbardziej znane utwory partyzanckie z okresu wojny. Był to pierwszy w historii przypadek, że powstańcze i partyzanckie pieśni zostały wykonane przez góralski zespół w góralskiej aranżacji.

Na scenie, na muzealnym dziedzińcu stanął liczący 29 osób zespół, złożony w większości młodych i najmłodszych wykonawców. Uroczystość rozpoczęła się o godz. 17 odśpiewaniem hymnu narodowego (też odegranego na góralską nutę). Krótkie słowo wstępne wygłosił do publiczności dyrektor Muzeum Jarosław Szarek, a potem zabrzmiała muzyka.

Zespół wykonał sześć utworów. Były to: „Marsz Żoliborza”, „Chłopaki z AK”, „Serce w plecaku”, „Warszawskie dzieci”, „Modlitwa Armii Krajowej” oraz „Hej, chłopcy, bagnet na broń”. Wszystkie pieśni zostały zaaranżowane w góralskim stylu, na skrzypce, wiolonczele, kontrabas i akordeon oraz na mocne góralskie głosy. Wykonanie piosenek – zagranych i odśpiewanych w niezwykle sposób – wywarło na publiczności duże wrażenie. Każdy utwór nagradzany był gromkimi oklaskami, a na zakończenie widzowie zgotowali artystom owację na stojąco.

Po muzealnym dziedzińcu przechadzali się członkowie grupy rekonstrukcyjnej „Beskidy” w mundurach powstańców warszawskich. Każdy uczestnik koncertu otrzymał przypinkę z symbolem Polski Walczącej.

W wydarzeniu wzięło udział ponad 250 osób. Wszystkie miejsca siedzące na muzealnym dziedzińcu były zajęte, a napływ kolejnych widzów wymusił dostawienie kolejnych krzeseł. Opinia publiczności wyrażana po koncercie była zgodna – to był wspaniały występ. ■

Fot.: Muzeum AK

MAREK GANCARCZYK

PRACOWNICY MPK ŚWIĘTOWALI 15-LECIE PIŁKARSKIEJ LIGI MPK W KRAKOWIE



Wola Duchacka – najbardziej utytułowana drużyna Ligi MPK

W piątek, 26 czerwca 2026 roku na boisku TS Tramwaj pracownicy krakowskiego przewoźnika świętowali 15-lecie funkcjonowania piłkarskiej Ligi MPK. Te wewnętrzne rozgrywki rozpoczęły się w 2011 roku. Od tego momentu są kontynuowane, a pracownicy przez cały rok chętnie spotykają się na piłkarskim boisku, aby aktywnie spędzić ze sobą wolny czas. To jest właśnie największa wartość rozgrywek Ligi MPK – integracja załogi, wspólne rozmowy i spotkania. Piłkarze, którzy na co dzień pracują w MPK jako kierowcy, motorniczowie, mechanicy czy informatycy spotykają się nieprzerwanie już od 15 lat.

Jubileusz 15-lecia Ligi MPK rozpoczął się od wręczenia pucharów, dyplomów i medali za kończący się sezon 2025/2026. Puchar dla najlepszej drużyny trafił do Stacji Remontów, która okazała się najlepsza w tym sezonie. Drugie miejsce zajęła zajezdnia

autobusowa Wola Duchacka, a trzecie zajezdnia autobusowa Bieńczyce. Kolejne miejsca zajęły: zajezdnia tramwajowa Nowa Huta, zajezdnia tramwajowa Podgórze i zajezdnia autobusowa Płaszów.

Drużyną Fair Play została wybrana zajezdnia Nowa Huta. Tytuł najlepszego bramkarza trafił do Przemysława Tatary ze Stacji Remontów. Królem strzelców z 38 bramkami został Daniel Chmielewski z Nowej Huty.

Puchary dla zespołów wręczał Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK w Krakowie, który pogratulował wszystkim zawodnikom. Jednocześnie bardzo docenił to, że pracownicy MPK przez 15 lat byli w stanie tworzyć wewnętrzne rozgrywki.

15-letnie istnienie Ligi MPK docenił także Małopolski Związek Piłki Nożnej. Przedstawiciel związku, Artur Janik odczytał w obecności zawodników i zaproszonych gości list przygotowany przez Bartosza Ryta, prezesa MZPN. Z kolei Robert ➔



Podczas jubileuszowego spotkania nie mogło zabraknąć tortu

Nagraba, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w MPK ufundował i wręczył puchar dla najbardziej utytułowanej drużyny 15-lecia Ligi MPK, który przypadł za jezdni Wola Duchacka.

Świętowanie jubileuszu 15-lecia Ligi MPK było okazją do wyróżnienia tych pracowników, dzięki którym te rozgrywki powstały i trwają do dzisiaj. Podziękowania trafiły do 13 obecnych i byłych pracowników MPK: Marka Adamskiego, Krzysztofa Dudy, Marka Gancarczyka, Jerzego Kociołka, Franciszka Osucha, Tomasza Persa, Grzegorza Prochownika, Krzysztofa Skoczylasa, Sławomira Suchoszka, Marka Toporskiego, Wojciecha Uljasza, Bogdana Wajdy i Janusza Więckowskiego.

Podczas takiego jubileuszu nie mogło zabraknąć tortu. Ten był wyjątkowy, bo w kształcie piłkarskiego boiska. ■

TOMASZ „TRUCHTACZ” BAŁABAŃSKI

MPK RUNNERS I (NIEMAL) NA PODIUM W POLAND BUSINESS RUN 2026!

Jak każę 15-letnia już tradycja, w pierwszy weekend września odbywa się w Krakowie Poland Business Run, czyli impreza charytatywna w formie sztafety biegowej. Zgłaszane zespoły liczą po pięć osób, a do przebiegnięcia każdy uczestnik ma 4-kilometrowy odcinek trasy. Wpływy z wpisowego przeznaczone są na realizację potrzeb osób z chorobami narządów ruchu, zatem cel jest bardzo szczytny i z roku na rok przybywa uczestników i sponsorów tej imprezy. Nasza Spółka od lat zapisuje swoje drużyny na te zawody, a w tym roku, w związku ze zgłoszeniem się aż 30 biegaczek i biegaczy, chętnych do uzyskania stanu skrajnego zmęczenia na mecie, do zawodów zgłosiliśmy rekordową liczbę sześciu zespołów, w tym aż dwa żeńskie.

Wszystkie nasze sztafety startowały w sobotę, 5 września 2026 r. Pogoda, początkowo kapryśna i deszczowa, w trakcie zawodów zmieniła się na słoneczną, co mogło nieco wpłynąć na

wyniki osiągane przez startujących na późniejszych zmianach. Impreza zakończyła się wielkim sukcesem naszego zespołu MPK Runners I w składzie: Marek Gancarczyk (kapitan), Janusz Bzukała, Jacek Kisielak, Grzegorz Olesiak i Piotr Mrowiec, który z czasem 1:16:01 (lepszym o ponad minutę od zeszłorocznego) zajął 5 miejsce w kategorii open na 1706 startujących sztafet, będąc jednocześnie 3. sztafetą męską! Po raz pierwszy zespół MPK znalazł się w pierwszej dziesiątce klasyfikacji open tego biegu. Dodatkowo, aż trzech kolegów (Marek, Jacek i Janusz) znalazło się w pierwszej setce wyników indywidualnych. Najszybszym Runnersem był tym razem Marek łamiąc nareszcie 14 minut (13:59) i detronizując tym samym dotychczasowego najlepszego sprintera MPK – Janusza. Januszu! Nie daj sobie w kaszę dmuchać i odbij rekord w przyszłym roku. Trzymamy za Ciebie kciuki! 🍀

Pozostałe sztafety również wspaniale zaprezentowały się na trasie. Szczególne wyrazy uznania na-



Pracownicy MPK gotowi do biegu i pomagania innym

leży złożyć naszym Paniom, czyli w pełni żeńskim sztafetom: MPK Runners V i MPK Runners VI, które w składach: (V) Anna Kondratowicz (kapitan), Monika Stelmach, Dorota Tyrała, Ilona Kraszewska i Katarzyna Zając oraz (VI) Ewelina Ochman, Agnieszka Nowak, Małgorzata Rzychniak, Marta Czepiel-Rozwadowska (kapitan) i Daria Misiak, do końca, jak lwice walczyły z innymi kobiecymi sztafetami, plasując się w górnej połowce zespołów kobiecych (zespół V), a najszybsza z naszych koleżanek, Daria z zespołu VI wyprzedziła ponad 2300 rywalek indywidualnie! Dziewczyny! Gratulujemy! Widzimy się w przyszłym roku na starcie i w naszej „Bazie” w Parku Jordana!

Pozostałe męskie sztafety pobiegły zgodnie ze swoimi możliwościami, również osiągając świetne wyniki:

- MPK Runners II w składzie: Jarosław Sabat (kapitan), Bartłomiej Boksa, Michał Czarno-

ta, Paweł Orlof, Grzegorz Jurkowski wskoczyła w tym roku do pierwszej setki open zajmując 62 pozycję,

- MPK Runners III w składzie: Tomasz Bałabański (kapitan), Marcin Trębacz, Dariusz Kański, Rafał Kopec i Maciej Drzewiecki również poprawiła swoją pozycję w stosunku do ubiegłego roku i to aż o 200 pozycji, lądując na 248 miejscu,
- MPK Runners IV w składzie: Kamil Pilszak, Łukasz Nowak, Dariusz Długaszek, Marcin Skowryra (kapitan) i Mateusz Kądziaława także pobiegła lepiej niż w roku ubiegłym, poprawiając się o niemal 300 miejsc i finiszując jako 438 sztafeta.

W tym roku każdy zespół poprawił swój ubiegłoroczny wynik, a nazwę MPK Runners można było zobaczyć raczej w górnych niż w dolnych częściach tabel wyników zespołowych i indywidualnych. ■

TOMASZ „TRUCHTACZ” BAŁABAŃSKI

SŁONECZNA INTEGRACJA CZYLI II BIEG PRACOWNIKÓW MPK



Pracownicy biegli przez Rynek Główny bo tu biegła trasa tramwaju elektrycznego w 1901 roku

W dniu 6 września 2026 r. odbył się II Bieg Pracowników MPK. Tak jak w roku ubiegłym, nie były to zawody sportowe nastawione na rywalizację, ale spokojny, grupowy trucht integrujący pracowników Spółki. Tym razem przemierzaliśmy się trasą pierwszego tramwaju elektrycznego, który został uruchomiony dokładnie 125 lat temu i tym samym stał się patronem naszego biegowego spotkania.

Do tegorocznej edycji zaprosiliśmy gości ze spółki Wodociągi Miasta Krakowa i z Biblioteki Kraków. Okazało się bowiem, że woda w kranach wróciła do Krakowa także 125 lat temu, po niemal 250 latach od zniszczenia Rurmusa czyli pierwszego, zbudowanego jeszcze w średniowieczu wodociągu miejskiego. W tym czasie, w co trudno dziś uwierzyć, Kraków czerpał wodę wyłącznie z miejskich studni lub z Wisły.

Po części oficjalnej, na którą złożyły się krótkie wystąpienia Iwony Chamielec, wiceprzewodniczą-



Podczas biegu trudno było ukryć radość z biegania

cej Rady Miasta Krakowa i Rafała Świerczyńskiego, Prezesa Zarządu MPK, o godzinie 10:00 nastąpił start biegu. Ruszyliśmy, zgodnie z prawdą historyczną, z muzealnej zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca, by ulicami Gazową, Podgóorską i Mostową dobiec do Placu Wolnica, a następnie Krakowską, Stradomską i Grodzką dotarliśmy do Rynku Głównego. Tam, w miejscu nieistniejącego już przystanku tramwajowego, zrobiliśmy wspólne pamiątkowe zdjęcie. Następnie potruczaliśmy do Bramy

Floriańskiej, gdzie z uwagi na nienaruszalność tego zabytku kursujący przeszło wiek temu, a zbyt wysoki jak na jej rozmiary tramwaj, musiał składać pantograf i przejeżdżać rozpędem pod wizerunkiem św. Floriana, patrona strażaków i przewodników miejskich. Następnie okrążyliśmy Barbakan i ulicami: Basztową i Pawią dotarliśmy do Dworca Głównego. Tam właśnie, przy obecnej siedzibie Biblioteki Kraków, kończyła się trasa pierwszego tramwaju elektrycznego w Krakowie. ➔



Bieg wystartował z placu przed Muzeum Inżynierii i Techniki, przy ul. św. Wawrzyńca 15

W ten sposób, ponad 120 osób w promieniach ciepłego, wrześniowego słońca zmęczyło się na niemal 4-kilometrowej historycznej trasie. Ale wszyscy dotarli do mety cali, zdrowi i szczęśliwi i odebrali naprawdę piękne medale jubileuszowe. Bieg zakończył się podziękowaniami dla organizatorów i służb wspierających nas na trasie czyli Policji, Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego oraz Inspektorów Ruchu MPK. Słowa „Dziękujemy bardzo!” kieruje-

my także do dyrekcji Muzeum Inżynierii i Techniki oraz Biblioteki Kraków, za udostępnienie placówek przed startem i po zakończeniu biegu.

Na koniec muszę napisać, że bardzo miłym zaskoczeniem dla nas było ciepłe przyjęcie przez mieszkańców i turystów, tworzących na trasie długie szpalery, dopingujących oraz okłaskujących całą biegnącą grupę. To było naprawdę piękne, niedzielne przedpołudnie. ■

MARCIN JASNOŚ

OGÓLNOPOLSKI KONKURS MOTORNICZYCH POZNAŃ 2026



Ewa i Mateusz jeszcze przed zawodami

27 czerwca 2026 roku na terenie zajezdni tramwajowej „Franowo” w Poznaniu, odbyły się Ogólnopolskie Mistrzostwa Motorowniczych 2026, w których udział wzięło dwanaście dwuosobowych zespołów mieszkających z całej Polski.

Kraków reprezentowali: Ewa Zatorska – Plaszczak i Mateusz Markowski, którzy ostatecznie zajęli w tym konkursie ósme miejsce.

Podczas zawodów motorniczkowie musieli wykazać się następującymi umiejętnościami: wiedzą, refleksem, opanowaniem, koncentracją, a także umiejętnością pracy w zespole. Dzień wcześniej zostały wylosowane numery startowe, a zawodnicy mogli potrenować jazdę tramwajami, z którymi przyszło im się zmierzyć podczas zawodów. Konkurencji było sześć: cofanie tramwajem,

na którym był umieszczony pojemnik z wodą, hamowanie w wyznaczonym miejscu po rozpędzeniu tramwaju do 25 km/h, uderzenie piłki czołem tramwaju tak, aby piłka strąciła jak najwięcej kręgli, omijanie przeszkody przez jednego z zawodników najbliższego tramwaju, na polecenie drugiego, znajdującego się w kabinie tramwaju, precyzyjne zatrzymanie tak, aby środek wskazanych drzwi znalazł się w obrębie skali oraz bilard, gdzie trzeba było czołem tramwaju uderzyć delikatnie kijek tak, aby uderzona nim bila zatrzymała się na polu z jak największą wartością punktową. Powyższe konkurencje sprawdzały umiejętności motorniczego, które są wykorzystywane w codziennej pracy jak: płynne prowadzenie tramwaju, precyzyjne hamowanie czy ocena odległości. Każde zadanie były punktowane, a największa liczba punktów decydowała o zwycięstwie. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Wagon silnikowy typu N

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Wagony typu N produkowano nieprzerwanie do 1958 roku, wytwarzając wersje normalnotorowe i wąskotorowe. W ciągu wielu lat produkcji i eksploatacji przeszły wiele modernizacji i zmian. Wagon N (według nomenklatury krakowskiej pierwotnie jako SN5) nr 99 był jednym z pierwszych pojazdów tego typu, dostarczonych we wrześniu 1949 roku do Krakowa. Z powodu kłopotów z uruchomieniem produkcji aparatury elektrycznej, wykorzystywany był początkowo jako wagon doczepny. Silniki oraz nastawniki zamontowane zostały rok później. Od 1952 roku użytkowany do obsługi linii do Nowej Huty. W 1968 roku przeszedł modernizację z przebudową na wagon jednokierunkowy.

W latach 2025-2026 został poddany gruntownej odnowie. Wagonowi przywrócono pierwotne wyposażenie, malaturę i numer wagonu, niegdyś eksploatowanego w MPK w Krakowie.

Oprac. Małgorzata Rzychniak

Dane techniczne:

.....
Wielkość: wagon jednoczłonowy
Rodzaj: silnikowy, dwukierunkowy, wysokopodłogowy
Długość: 10400 mm
Szerokość: 2167 mm
Wysokość nadwozia: 3140 mm
Rozstaw osi: 3000 mm
Masa własna: 14000 kg
Masa całkowita: 20600 kg
Miejsca ogółem: 96
Miejsca siedzące: 16
Wysokość podłogi: 945 mm
Silniki: 2x60 kW
Średnica kół tocznych: 800 mm



Przyczepa tramwajowa typu LOWA 50

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Zachowany wagon 1817 został wyprodukowany w 1956 r. i był eksploatowany jako wagon doczepny na kolei w Kligenthal (numer 19803) do czasu jej likwidacji w 1964 r., kiedy to trafił do Plauen (numer 10). Od 1973 r. przez kolejne 16 lat eksploatowany był w mieście Gera (numer 234). W grudniu 1989 roku wagon wycofano ze służby. Od 1990 r. używany był jako food-truck przy dworcu kolejowym w Gera. W 2002 roku trafił do miłośników tramwajów. W 2025 roku, mimo upływu lat, wagon w dobrym stanie został zakupiony przez MPK S.A. w Krakowie, gdzie poddany został remontowi, w czasie którego nadano mu cechy i wyposażenie wagonów użytkowych w Warszawie w latach 50. XX w. Przywrócony do ruchu wagon jest jednym z niewielu zachowanych w Niemczech wagonów typu EB50/54 i jedynym na terenie Polski.

Oprac. Małgorzata Rzychniak

Dane techniczne:

.....
Wielkość: wagon jednoczłonowy
Rodzaj: przyczepa, dwukierunkowa, wysokopodłogowa
Długość: 10500 mm
Szerokość: 2180 mm
Wysokość nadwozia: 2990 mm
Rozstaw osi: 3000 mm
Masa własna: 7500 kg
Masa całkowita: 13650 kg
Miejsca ogółem: 82
Miejsca siedzące: 22
Wysokość podłogi: 690 mm
Średnica kół tocznych: 760 mm



Wagon silnikowy typu N

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Przyczepa tramwajowa typu LOWA 50

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK





Nowe autobusy elektryczne i wodorowe na ulicach Krakowa

W 2026 roku do Krakowa zostało dostarczonych 47 zeroemisyjnych autobusów, w tym 10 wodorowych i 37 elektrycznych wraz z ładowarkami typu plug-in. Ich zakup był elementem dużego projektu realizowanego przez MPK w Krakowie z udziałem środków unijnych. Umowa, którą MPK podpisało w listopadzie 2024 roku z NFOŚiGW, zapewniła ponad 130 mln zł bezzwrotnej dotacji do zakupu tych zeroemisyjnych autobusów, czyli prawie 100% wartości wydatków kwalifikowanych.

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

