

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2025 rok

Nazwa organizacji: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Adres: ul. Kozanowska 30/23, 54–152 Wrocław

Data wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym: 11.01.2011 r.

Numer KRS: 0000375400

Numer REGON: 021437611

Dane dotyczące członków zarządu organizacji:

Krzysztof Kołodziejczyk, Tomasz Paszko, Krzysztof Wasilewski

Cele statutowe organizacji:

1. promocja publicznej komunikacji zbiorowej,
2. pielęgnowanie i upowszechnianie dziedzictwa publicznej komunikacji zbiorowej w Polsce, a zwłaszcza komunikacji miejskiej we Wrocławiu,
3. kolekcjonowanie i ochrona pamiątek, zabytków związanych z publiczną komunikacją zbiorową, taboru historycznego oraz infrastruktury komunikacji jako elementu krajobrazu kulturowego Wrocławia,
4. dokumentowanie faktów związanych z publiczną komunikacją zbiorową,
5. organizowanie i udział w imprezach okolicznościowych,
6. działania na rzecz utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu,
7. współdziałanie z instytucjami, towarzystwami oraz klubami zajmującymi się publiczną komunikacją zbiorową w kraju i zagranicą,
8. współpraca z władzami samorządowymi i państwowymi, instytucjami, stowarzyszeniami oraz innymi podmiotami zajmującymi się komunikacją zbiorową w kraju i za granicą oraz ze środkami masowego przekazu,
9. upowszechnianie wiedzy o publicznej komunikacji zbiorowej, w tym popularyzacja aktualnych nowości w dziedzinie komunikacji i dobrych wzorców organizacji komunikacji; wydawanie publikacji na temat komunikacji zbiorowej.

Zasady, formy i zakres działalności statutowej z podaniem realizacji celów statutowych, a także opis głównych zdarzeń prawnych w działalności organizacji o skutkach finansowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego opiera swoją działalność na pracy społecznej członków.

W 2025 r. – podobnie jak w roku poprzednim – działalność stowarzyszenia skupiła się na remoncie zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej, co było możliwe zarówno dzięki dotacjom uzyskanym od Gminy Wrocław, jak i wpłatom od sponsorów oraz darowiznom. Za główne sukcesy należy uznać: remont autobusu Jelcz L11/2, kolejny etap remontu przyczepy Jelcz P-01, remont dachu tramwaju Linke-Hofmann

Standard, remont wnętrza tramwaju Konstal N oraz postęp prac przy autobusach Jelcz PR110 i Ikarus 260.43. Prace te były realizowane dzięki dotacjom przyznanych przez Gminę Wrocław w ramach wsparcia obiektów wpisanych do rejestru zabytków (pierwszy z wymienionych wyżej remontów) lub w ramach realizacji zadań publicznych (drugi, trzeci i część czwartego z wymienionych wyżej remontów) oraz dzięki własnym środkom Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego pochodzącym z wpłat sponsorów, darowizn i dochodów z wynajmów pojazdów (pozostałe remonty) oraz pracy członków Klubu. Ponadto do ważnych zadań Klubu należy zaliczyć obsługę Wrocławskich Linii Turystycznych.

Remont zabytkowego autobusu podmiejskiego Jelcz L11/2 (numer rejestru zabytków B/2790) miał na celu przywrócenie mu pełnej sprawności i wyglądu fabrycznego. W wyniku realizacji zadania miał miejsce remont konstrukcji i poszycia pojazdu, odzyskał on sprawność mechaniczną i szereg detali typowych dla tego typu autobusów. Pojazd został rozebrany do części pierwszych (wszystkie podzespoły zdemontowane i następnie poddane przeglądowi i naprawie lub regeneracji, wyjątkowo wymianie), co pozwoliło na przeprowadzenie naprawy konstrukcji (wymiana wszystkich skorodowanych fragmentów kratownicy) wraz z jej zabezpieczeniem antykorozyjnym oraz odtworzenie poszycia, które zostało polakierowane zgodnie ze schematem fabrycznym. Następnie podzespoły zostały zamontowane, dzięki czemu możliwe stało się uruchomienie silnika. Wszystkie prace zostały zrealizowane zgodnie z programem prac konserwatorskich.

W 2025 r. miały miejsce cztery etapy remontu autobusu Jelcz L11/2, które po rozbiórce pojazdu objęły remont jego konstrukcji (piaskowanie kratownicy, wymiana skorodowanych elementów, zabezpieczenie antykorozyjne), położenie nowego poszycia wraz z odtworzeniem oryginalnej ściany przedniej i tylnej oraz oryginalnymi metalowymi zderzakami, odtworzenie wielu innych detali, które autobus utracił w toku eksploatacji liniowej (np. miejsce na koło zapasowe), lakierowanie nadwozia zgodnie z malowaniem fabrycznym oraz weryfikację i naprawę części mechanicznych. Po zrealizowanych pracach do zakończenia remontu brakowało już tylko odtworzenia wnętrza i prac wykończeniowych, które zaplanowano na 2026 r. Wtedy autobus będzie mógł przejść badania techniczne dopuszczające go do poruszania się po drogach publicznych i przewozu pasażerów zgodnie z jego stanem fabrycznym. Docelowo pojazd ma reprezentować stan pierwotny autobusu lokalnego Jelcz L11/2 z lat 1988–1989.

Szczegółowy zakres prac przeprowadzony przy autobusie Jelcz L11/2:

- rozbiórka pojazdu z poszycia i wyposażenia; piaskowanie kratownicy; pokrycie gruntującą farbą podkładową.
- wymiana skorodowanych elementów nadwozia; pokrycie gruntującą farbą podkładową; położenie nowego poszycia z blachy obustronnie ocynkowanej wraz z odtworzeniem oryginalnej ściany przedniej i tylnej oraz oryginalnymi metalowymi zderzakami; wymiana skrzydeł drzwi wraz z naprawą mechanizmów otwierania; wykonanie nowych obudów nadkoli; odtworzenie schowka na koło zapasowe, akumulatory i niezależne ogrzewanie; regeneracja klap i rygli; pokrycie gruntującą farbą podkładową.
- weryfikacja i naprawa części mechanicznych tj.: elementów jezdnych (łożyska, bębny hamulcowe, okładziny, siłowniki hamulcowe, zawory); elementów zawieszenia (drażki reakcyjne, podstawy miechów, miechy powietrzne, zawory

poziomujące); układu kierowniczego (przekładnia kierownicza, drążki, końcówki drążków); układu chłodniczego (stan i szczelność chłodnicy, rur, wymiany wszystkich złączy gumowych na silikonowe); poprawność działania silnika, rozrusznika, alternatora, sprzęgła, skrzyni biegów, układu zasilania paliwem i ewentualna naprawa lub regulacja; wszystkie płyny i oleje eksploatacyjne nowe; przegląd instalacji elektrycznej i ewentualna naprawa uszkodzeń; montaż nowych akumulatorów.

- lakierowanie nadwozia wg załączonego schematu (kolory: kość słoniowa RAL 1015 i żółty RAL 1023 oraz czarne RAL 9005 przednie słupki i wewnętrzna strona przednich drzwi).

Duże zadanie publiczne, zlecone Klubowi przez Gminę Wrocław, polegało na częściowym remoncie (etap trzeci) przyczepy autobusowej Jelcz PO-1 z 1976 r. Prace zrealizowane przy przyczepie:

1. Odbudowa nadwozia:

- a) przygotowanie do lakierowania i lakierowanie,
- b) zakup oraz montaż listew zewnętrznych i rynienki,
- c) czyszczenie i polerowanie ram okiennych,
- d) usprawnienie okien,
- e) uzupełnienie szyb oraz montaż okien w nadwoziu wraz z wymianą uszczelek na nowe,
- f) wykończenie wnęki drzwi z uszczelnieniem,
- g) wstępny montaż kłapy dachowej z uszczelnieniem,
- h) wykonanie mocowania akumulatorów w tylnym schowku.

2. Naprawa i uzupełnienie instalacji elektrycznej w szczególności:

- a) uzupełnienie oświetlenia zewnętrznego pojazdu (lampy pozycyjne przednie, lampy zespolone tylne, lampy obrysowe tylne, oświetlenie rejestracji, odblaski przód, bok, tył),
- b) zakup nowych akumulatorów,
- c) wykonanie i ułożenie nowej wiązki instalacji elektrycznej wraz z wyłącznikiem prądu i przyłączem do autobusu.

3. Weryfikacja i naprawa części mechanicznych, tj.: elementów jezdnych (piasty, łożyska), hamulcowych (szczęki, okładziny, siłowniki, wałki rozpiereków, osłony), pneumatycznych (zbiornik, przewody, zawory, przyłącze do autobusu), zawieszenia, układu kierowniczego i hamulca postojowego.

4. Piaskowanie i malowanie piast i felg.

5. Zakup i montaż 6 opon wraz z dętkami oraz uzupełnienie kompletnego koła zapasowego.

6. Odtworzenie dźwigu koła zapasowego.

Ponieważ pojazd będzie w przyszłości eksploatowany w ruchu ulicznym, musi spełniać warunki bezpieczeństwa, a więc posiadać wytrzymałą i dobrze zabezpieczoną konstrukcję oraz w pełni sprawne podzespoły. Renowacja została wykonana w sposób zapewniający bezpieczeństwo kierujących, ewentualnych pasażerów oraz innych uczestników ruchu. Podczas prac dochowywaliśmy standardów analogicznych do konserwacji zabytku ruchomego wpisanego do rejestru zabytków, choć pojazd nie jest wpisany do rejestru lub ewidencji zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej. Ze względu na wiek i unikatowość należy go jednak traktować jako ruchomy zabytek techniki i nasze postępowanie temu odpowiadało. Wszystkie prace były realizowane w oparciu o wiedzę i umiejętności członków stowarzyszenia

oraz wyłonionego wykonawcy prac specjalistycznych. Podczas prac w jak największym stopniu były wykorzystywane oryginalne części, bądź pochodzące z remontowanych pojazdów i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł. W pierwszej kolejności poddawano poszczególne części regeneracji, a dopiero jeśli z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa nie jest to możliwe, dokonywano zakupu nowych lub wykonano kopie.

Kolejny remont dotyczył dachu tramwaju Linke-Hofmann Standard o numerze taborowym 1192 z 1929 r. Cały proces polegał na demontażu wszystkich elementów znajdujących się na dachu, usunięciu starego płótna żeglarskiego i oczyszczeniu drewnianego dachu z farby i kleju. Następnie dokonano nieznacznych napraw dachu (wymiana dwóch listewek, wyrównanie), choć ogólnie był on w bardzo dobrym stanie. Na tak przygotowane podłoże położono płótno żeglarskie zaimpregnowane żywicą, całość pomalowano na szaro farbą elektroizolacyjną i odtworzono drewnianą konstrukcję, na której zamocowane są pantograf, ramy oporowe i inne podzespoły elektryczne. Na tej konstrukcji osadzono wszystkie te elementy i pantograf nożycowy. Prace zrealizowano zgodnie z programem prac konserwatorskich.

Zakres prac zrealizowanych w związku z restauracją poszycia dachu wraz z pracami w zakresie podzespołów umiejscowionych na dachu w wagonie Linke-Hofmann Standard o numerze taborowym 1192:

- a) demontaż z dachu wszystkich elementów: pantografu, pokryw ram oporowych, ram oporowych, odgromnika, ekranów, drewnianej konstrukcji, na której zamocowane są w/w elementy, a także odłącznika nadmiarowego, kominków wentylacji, uchwytów,
- b) częściowy demontaż rynienki (fragmentów zniszczonych, odcinki rynienki w dobrym stanie jedynie zakonserwowano),
- c) usunięcie dotychczasowego poszycia dachu, czyszczenie drewnianego dachu z resztek farby i kleju, wymiana lub naprawa uszkodzonych listewek,
- d) uporządkowanie okablowania na dachu, zabezpieczenie kabli nową izolacją,
- e) wykonanie nowego pokrycia dachu wagonu z płótna żeglarskiego wraz z jego impregnacją żywicą oraz pokrycie dachu wagonu docelowymi elektroizolacyjnymi powłokami malarskimi (kolor szary),
- f) naprawa i malowanie konstrukcji drewnianej na dachu, na której zamontowane są podzespoły elektryczne, ułożenie kabli w nowej konstrukcji,
- g) wymiana odbieraka prądu z pantografu OTK-1 na pantograf nożycowy wraz z adaptacją konstrukcji, na której zamocowany jest pantograf, do nowych punktów montażu, osadzenie pantografu,
- h) śrutowanie, naprawa i malowanie kominków wentylacji i uchwytów (kolor szary),
- i) czyszczenie i naprawa odgromnika,
- j) wykonanie rynienki do odpływu wody z dachu wagonu wraz z żygaczami zgodnie ze stanem dotychczasowym (kolor kremowy), montaż na wkręty na śrubokręt płaski,
- k) montaż ram oporowych, pokryw ram oporowych, ekranów, odłącznika nadmiarowego, odgromnika, kominków wentylacji, uchwytów.

W zbliżonym czasie realizowany był remont podłogi w tramwaju Konstal N o numerze taborowym 1332 z 1949 r. Polegał on na demontażu tych elementów wnętrza, które wspierają się na podłodze, a następnie usunięciu dotychczasowej wykładziny, okuć i starych desek z podłogi. Odsłonięte w ten sposób fragmenty konstrukcji wagonu

zostały oczyszczone z brudu, smaru i korozji oraz zabezpieczone farbą reakcyjną. Po tych przygotowaniach położono nową podłogę drewnianą z listewkami, którą pomalowano z obu stron, po czym odtworzono wnętrze zgodnie ze stanem dotychczasowym. Prace zrealizowano zgodnie z programem prac konserwatorskich.

Zakres prac zrealizowanych w związku z wymianą podłogi drewnianej wagonu Konstal N o numerze taborowym 1332:

- a) demontaż ławek pasażerskich, grzejników, tuneli instalacji grzewczej przy podłodze, nastawnika jazdy i przetwornicy, zbiorników na piasek, szafek na przednim i tylnym pomoście, części ścianek,
- b) demontaż okuć stalowych na podłodze,
- c) demontaż starej podłogi składającej się z desek drewnianych, na których leżała wykładzina gumowa,
- d) oczyszczenie i zakonserwowanie części konstrukcji tramwaju, na której położona jest podłoga (usunięcie brudu, resztek smaru i korozji, pokrycie farbą zabezpieczającą),
- e) wykonanie nowej podłogi drewnianej w klasie i na obu pomostach wagonu, składającej się z podstawy z litych desek dębowych oraz deszczułek dębowych o przekroju prostokątnym (wysokość 2 cm, szerokość 3 cm) umieszczonych na tej podstawie; deszczułki na pomostach ułożone prostopadłe do kierunku jazdy, w klasie równoległe – układ analogiczny jak w doczepie ND #3560,
- f) zabezpieczenie desek nowej podłogi farbą konserwującą w kolorze ciemnoszarym (RAL 7016) od góry i lakierem impregnującym do drewna od dołu,
- g) śrutowanie i malowanie okuć stalowych (kolor czarny – RAL 9017),
- h) montaż okuć stalowych na podłodze przy użyciu nowych wkrętów na śrubokręt płaski,
- i) montaż ławek pasażerskich, grzejników, tuneli instalacji grzewczej przy podłodze, nastawnika jazdy i przetwornicy, zbiorników na piasek, szafek na przednim i tylnym pomoście – analogicznie do stanu sprzed prac, z zastrzeżeniem, że w miejscach, gdzie powinny być stosowane wkręty, wykorzystano nowe wkręty na śrubokręt płaski.

W 2025 r. Wrocławskie Linie Turystyczne obejmowały kursowanie linii autobusowej B i linii tramwajowej T. Linia autobusowa kursowała od 1.05. do 31.08.2025 r. w soboty, niedziele i święta, a także 2.05. i 20.06.2025 r. zgodnie z ustalonymi wcześniej rozkładami jazdy. Autobusy obsługujące linię to m.in.: Jelcz 080 z 1980 r., Ikarus 280.26 z 1983 r., Jelcz 043 z 1986 r., Jelcz PR110M z 1987 r., Ikarus 260.43 z 1988 r., Jelcz M11 z 1990 r., Ikarus 280.17 z 1990 r., Ikarus 280.70E z 1995 r. Pierwszy autobus znajduje się w rejestrze zabytków, pozostałe w ewidencji zabytków.

Trasa przejazdu linii autobusowej B (stała):

Opera – Świdnicka – Arkady – Powstańców Śląskich – Swobodna – Stawowa – Peronowa – Kołłątaja – Skargi – Galeria Dominikańska – Oławska – Traugutta – pl. Wróblewskiego – Walońska – Na Grobli (Hydropolis) – Okólna – Na Niskich Łąkach – Krakowska – Aleja Wielkiej Wyspy – Wróblewskiego – Wystawowa – Hala Stulecia/ZOO

Hala Stulecia/ZOO – Wystawowa – Mickiewicza – Aleja Wielkiej Wyspy – Krakowska – Na Niskich Łąkach – Okólna – Na Grobli (Hydropolis) – Walońska –

pl. Wróblewskiego – Traugutta – Oławska – Galeria Dominikańska – Skargi – Teatralna – Opera

W pierwszą sobotę każdego miesiąca odbyły się specjalne przejazdy autobusami w ramach Wrocławskich Linii Turystycznych śladami wybranych linii, które były uruchamiane w pierwszych powojennych latach:

- w maju – linia 103 przegubowym Ikarusem 280.70E,
- w czerwcu – linia 113 przegubowym Ikarusem 280.26,
- w lipcu – linia 125 Jelczem M11,
- w sierpniu – linia 107 autobusem Jelcz M121MB,
- we wrześniu – linie 104, 111, 131 i 934 przegubowym Ikarusem 280.26.

Podobnie jak w poprzednich latach Klub Sympatyków Transportu Miejskiego w sezonie letnim dokonał wymiany zabytkowych autobusów z MPK Poznań. W tym roku podczas weekendu 23–24.08.2025 r. na wrocławskich ulicach pojawił się poznański Jelcz PR110M, zaś podczas kolejnego weekendu po Poznaniu jeździł Jelcz M121MB z kolekcji naszego stowarzyszenia.

Linia tramwajowa T kursowała od 1.05. do 28.09.2025 r. w soboty, niedziele i święta, a także 2.05. i 20.06.2025 r. zgodnie z ogłoszonym rozkładem jazdy (niestety ze względu na remonty zmieniał się on kilkakrotnie w trakcie sezonu). Podstawowymi wagonami przewidzianymi do obsługi linii były tramwaje Linke-Hofmann Standard z 1929 r. (dwa wagony tego typu, w tym jeden wypożyczony od MPK Kraków S.A.), Konstal N o numerze taborowym 1332 z 1949 r. i Konstal 102Na o numerze taborowym 2069 z 1972 r., który w latach 2014–2018 przeszedł kompleksowy remont. Jako wagony rezerwowe przewidziano tramwaje Konstal 105Na o numerach taborowych 2347, 2566, 2567 i 2568 z lat 80. XX w. Wagony LH Standard (wrocławski), Konstal N i Konstal 102Na są wpisane do rejestru zabytków, pozostałe do ewidencji zabytków. Na wybranych kursach (trzy pary, czyli trzy odjazdy z Opery i trzy odjazdy z Hali Stulecia) podczas przejazdu licencjonowany przewodnik opowiadał o mijanych zabytkach i innych atrakcjach.

Trasa przejazdu linii tramwajowej T (stała):

Opera – Świdnicka – Arkady – Piłsudskiego – Dworzec Główny – Kołłątaja – Skargi – Galeria Dominikańska – Oławska – Traugutta – pl. Powstańców Warszawy – Most Grunwaldzki – pl. Grunwaldzki – Curie-Skłodowskiej – Most Zwierzyniecki – Wajdy – Wróblewskiego – Zajezdnia „Dąbie” (Czasoprzestrzeń) – Wróblewskiego – Hala Stulecia/ZOO

Hala Stulecia/ZOO – Wajdy – Most Zwierzyniecki – Curie-Skłodowskiej – pl. Grunwaldzki – Curie-Skłodowskiej – Szczytnicka – Wyszyńskiego – Sienkiewicza – pl. Bema – Mosty Młyńskie – św. Jadwigi – Most Piaskowy – Piaskowa – św. Katarzyny – Galeria Dominikańska – Skargi – Teatralna – Opera

W weekend 10–11 maja 2025 r. na Wrocławskich Liniach Turystycznych pojawił się po raz pierwszy gość specjalny – na linii T kursował bowiem wagon Linke-Hofmann Standard #1076 z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Wagon z 1926 r. większość życia (58 lat) spędził we Wrocławiu. W 1984 wyjechał do Krakowa na potrzeby realizacji filmu „Przed sklepem jubilera” i tam już został. Podczas tego sezonu letniego kursował jednak po Wrocławiu w ramach wymiany taboru zabytkowego między wrocławskim Klubem Sympatyków Transportu Miejskiego

a MPK Kraków. W zamian za wagon LH #1076 do Krakowa pojechał tramwaj Konstal 4N1 z 1960 r., będący własnością KSTM.

W ramach Wrocławskich Linii Turystycznych przed końcem wakacji odbyły się nocne kursy składem tramwajowym złożonym z wagonu silnikowego Konstal N z 1949 r. i doczepy typu ND z 1952 r. Odbyły się one w sobotę 30.08.2025 r. – start z przystanku linii turystycznych przy Operze o godz. 22:00 i 23:00. Skład pojechał na następującej trasie:

pl. Teatralny (Opera) – Świdnicka – Arkady – Piłsudskiego – Dworzec Główny – Kołłątaja – Skargi – Galeria Dominikańska – Oławska – Traugutta – pl. Powstańców Warszawy – Most Pokoju – Wyszyńskiego – Sienkiewicza – pl. Bema – Drobnera – Most Uniwersytecki – Grodzka – Nowy Świat – Kazimierza Wielkiego – Widok – pl. Teatralny (Opera)

W związku z ofertą „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) w ramach Wrocławskich Linii Turystycznych oraz wyznaczeniem na trasach kilkudziesięciu przystanków wprowadzona została funkcja konduktora, którego głównym zadaniem była sprzedaż i kontrola biletów. Ponadto konduktor w miarę potrzeby opowiadał o historii i szczegółach technicznych autobusu, który wykonywał dany kurs. Do obowiązków konduktora należało też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i porządku w pojeździe.

Bieżąca lokalizacja pojazdów była pokazywana w serwisie dostępnym dla pasażerów Wrocławskich Linii Turystycznych. W czasie kursowania linii autobusowych zapewniono kierowcę rezerwowego, który oczekiwał w zajezdni. W przypadku awarii któregoś z autobusów kursujących na linii wyjeżdżał on możliwie szybko autobusem rezerwowym. Zdarzyło się to pięciokrotnie. Poza tym – w zależności od sytuacji – mógł on wykonać kursy w przypadku awarii tramwaju lub braku możliwości wykonania jakiegoś kursu ze względu na zatrzymania w ruchu tramwajowym. Na szczęście nie było takiej konieczności.

W trakcie całego sezonu z oferty Wrocławskich Linii Turystycznych skorzystało 15 818 pasażerów, z czego 6 023 jechało na podstawie biletów normalnych WLT, 1 480 na podstawie biletów ulgowych WLT, 3 729 na podstawie wcześniej zakupionych biletów miejskich różnych typów, zaś 4 586 osobom przysługiwał przejazd bezpłatny. W przypadku linii tramwajowej T było łącznie 11 912 pasażerów, w tym 4 590 zakupiło bilet normalny WLT, 1 009 zakupiło bilet ulgowy WLT, 2 730 miało wcześniej zakupiony bilet miejski, zaś 3 583 osobom przysługiwał przejazd bezpłatny. Z kolei na linii autobusowej B odnotowano 3 906 pasażerów, z tym 1 433 zakupiło bilet normalny WLT, 471 zakupiło bilet ulgowy WLT, 999 jechało na podstawie biletów miejskich, zaś 1 003 osoby jechały bezpłatnie. Względem 2024 r. odnotowano nieznaczny spadek pasażerów na linii T (w 2024 r. było 12 092 pasażerów), ale wynika to przede wszystkim z tego, że w 2024 r. kursowały dwa tramwaje, a w 2025 r. jeden. Średnio więc na jeden kurs przypada więcej pasażerów niż w ubiegłym roku. Z kolei na linii B odnotowano wzrost liczby pasażerów (w 2024 r. było to 3 037 osób). W sezonie 2025 przewieziono wyraźnie więcej pasażerów niż zakładano w ofercie realizacji zadania publicznego (minimum 7 500 osób).

Przez cały okres prowadzenia linii wagony tramwajowe i autobusy były na bieżąco serwisowane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Ze względu na ścisłą

współpracę z firmą Polmat i zakładem naprawczym autobusów w Bralinie wszelkie poważniejsze usterki i awarie mogły być szybko usuwane. Dzięki temu udało się zrealizować prawie wszystkie kursy. W wyniku awarii nie odbył się tylko jeden kurs na linii T i jeden kurs na linii B, zaś w kilku innych przypadkach pojazdy z defektami były podmieniane na inne bez straty kursów. Biorąc pod uwagę zabytkowy charakter tramwajów i autobusów (najstarszy z 1929 r.), należy to uznać za bardzo dobry rezultat i wyraz dobrego bieżącego utrzymania taboru.

Klub w trakcie całego roku zorganizował kilkanaście wydarzeń.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. we Wrocławiu przygotował dla wrocławian tramwajową atrakcję z okazji święta Trzech Króli. W świąteczny poniedziałek na tory wyjechały trzy specjalne tramwaje: dwa zabytkowe z kolekcji KSTM oraz świątecznie przystrojony Moderus Gamma z MPK Wrocław. Ułatwiły one dojazd na Orszak Trzech Króli, następnie kursowały na specjalnej linii po centrum, a ostatecznie zapewniły powrót na trzy pętle.

Z okazji kolejnego finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy na ulice Wrocławia wyjechały zabytkowe Ikarusy 280 z kolekcji naszego stowarzyszenia. Wszyscy mogli się nimi przejechać, wrzucając datek do puszek wolontariuszy kwestujących w pojazdach. Dzięki temu można było sobie przypomnieć, jak poróżowało się w latach 80. i 90. XX w.

W marcu Klub przygotował swoje własne stoisko na Targach Turystyki na Tarczyński Arena. Z kolei w ostatni weekend kwietnia gościliśmy na Otwarcu Sezonu Turystycznego na Dolnym Śląsku w Legnicy. Impreza odbyła w plenerze, w samym centrum miasta, to jest na Rynku. Zaprezentowaliśmy tam dwa nasze pojazdy: w sobotę 26.04.2025 r. radiowóz Komisji Wypadkowej na bazie Poloneza Caro, a w niedzielę 27.04.2025 r. Ikarusa 280.26. Podczas imprezy promowaliśmy Wrocławskie Linie Turystyczne, a także możliwość indywidualnego wynajęcia naszych pojazdów. Nasza prezentacja na imprezie była możliwa dzięki współpracy z Wrocławską Organizacją Turystyczną.

W sobotę 24 maja 2025 r., odbył się Dzień Otwarty MPK Wrocław na zajezdni tramwajowej „Gaj” przy ul. Kamiennej 74 (róg ul. Ślężnej). Choć oczywiście podczas wydarzenia można było obejrzeć z bliska współczesny tabor tramwajowy i autobusowy jeżdżący po ulicach Wrocławia, tak na pewno bardzo interesującym punktem w tym dniu były także pojazdy zabytkowe, pochodzące z kolekcji Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Na zajezdnię „Gaj” przyjechało aż 6 wagonów tramwajowych z naszej kolekcji. Był to słynny tramwaj Maximum, czyli obecnie najstarszy pojazd we Wrocławiu, który pochodzi z 1901 r., a który nie tak dawno temu przeszedł gruntowną renowację, przywracającą mu pierwotny stan z otwartymi pomostami, kunsztownym wyposażeniem wnętrza i ozdobnym lambrekinem wokół świetlika. Pojawił się także skład wagonów Konstal N (#1332) oraz ND (#3560). Wagony te, będące pierwszymi po II wojnie światowej tramwajami polskiej produkcji, prezentują wygląd z końca lat 70. ubiegłego stulecia. Kompleksowy remont doczepy zakończył się w 2024 r., zaś wagon N przeszedł w 2025 r. odświeżenie wnętrza. Pojawił się też tramwaj Konstal 102Na (#2069), obecnie jedyny sprawny wagon tego typu we Wrocławiu. Podczas imprezy zaprezentowaliśmy też dwie Kultowe Stopiątki

(Konstale 105Na), czyli charakterystyczne wagony w malowaniu biało-czerwonym, które dawniej jeździły po Częstochowie. Są one zbliżone do stanu pierwotnego wozów 105Na, stąd także wymagają uwagi, tym bardziej że w tym roku przypada 50. rocznica wprowadzenia wagonów serii 105 do liniowej eksploatacji we Wrocławiu. Jeśli chodzi o autobusy, na zajezdni „Gaj” przyjechały aż trzy Jelcze – modele PR110, M11 oraz M121MB, a także jeden przegubowy Ikarus. Pojawiły się także pojazdy mniejsze, czyli nasze radiowozy nadzoru ruchu, które publicznie pojawiają się najrzadziej, a więc Fiat 125p oraz Polonez Caro.

W dniach 29–31 maja 2025 r. Jelcz PR110 z kolekcji naszego stowarzyszenia gościł w Krakowie na zaproszenie tamtejszego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. Wiązało się to z prezentacją krakowskiego autobusu tego rodzaju po remoncie. Poza naszym autobusem na uroczystościach pojawiły się też peerki z innych miast (Warszawy, Poznania i Rzeszowa). W sobotę 31 maja wszystkie kursowały na specjalnej linii.

W ramach wymiany zabytkowego taboru komunikacji miejskiej między Klubem Sympatyków Transportu Miejskiego a MPK Kraków wagon Konstal 4N1 #1444, należący do naszego stowarzyszenia, przez cały letni sezon kursował po Krakowie. Na krakowskie ulice wyjechał także w niedzielę 7 września 2025 r., tym razem obsługując linię turystyczną 0 na trasie Dajwór – Salwator. W wagonie we współpracy z Urzędem Miejskim Wrocławia była promowana stolica Dolnego Śląska, w szczególności Festiwal Krasnoludków.

Wrzesień jest zawsze pełen imprez, w tym o tematyce komunikacyjnej. W sobotę 13 września Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zorganizował specjalny przejazd autobusem spod wrocławskiej Opery do oławskiego Muzeum Motoryzacji Wena. Na przejażdżkę udał się Jelcz 043, czyli doskonale znany wszystkim ogórek. Był to autobus typowy dla taboru PKS lat 70. i 80. ubiegłego stulecia.

W niedzielę 14 września, z okazji 100-lecia kursowania autobusów po Poznaniu oraz w ramach obchodów 145-lecia komunikacji miejskiej, ulicami stolicy Wielkopolski przejechała parada ponad 30 autobusów. Było można przejechać się zarówno zabytkowymi pojazdami sprzed dekad, ale także tymi najnowocześniejszymi, niskoemisyjnymi. Wśród nich znalazł także nasz Ikarus 280.70E #5320, a także Autosan H9-35, znany z gościnnych występów we Wrocławiu.

W niedzielę 21 września uczestniczyliśmy w dwóch wydarzeniach. Jelcz M11 z kolekcji Klubu uczestniczył pikniku sportowo-rekreacyjnym w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności w Świdnicy, z kolei Ikarus 280.70E #5320 pojawił się na stacji Wrocław Leśnica na wystawie zabytkowego taboru kolejowego, zorganizowanej przez Klub Sympatyków Kolei z okazji 80 lat fabryki Pafawag oraz ZNTK Wrocław.

Coroczna impreza plenerowa na terenie zajezdni „Popowice”, czyli Dzień Otwarty Zajezdni Popowice, odbył się w sobotę 27 września 2025 r. Podczas eventu zaprezentowane zostały zabytkowe tramwaje i autobusy, które na co dzień stacjonują w zajezdni, a teraz były wystawione na placu manewrowym przed halami. Do większości można było wejść, zasiąść za kierownicą lub pulpitem i poczuć się jak kierowca lub motorniczy. Na terenie zajezdni zostały wystawione pojazdy z różnych okresów – od niemieckich wagonów z początku XX w. i z dwudziestolecia

międzywojennego przez pierwszy tramwaj polskiej produkcji powstały po II wojnie światowej i pierwszy polski tramwaj szybkobieżny po jeden z pierwszych niskopodłogowych autobusów, które były produkowane w naszym kraju. Najstarszy prezentowany pojazd zbudowano około 1892 r., zaś najnowsze w końcu XX w. Poza taborzem pasażerskim zaprezentowane zostały także wagony techniczne, służące utrzymaniu torowisk i sieci trakcyjnej. Wrocław może bowiem poszczycić się niezwykle bogatą, unikatową kolekcją tramwajów gospodarczych, na którą składają się szlifierki do torów, wagony służące do przewozu piasku czy pługi wirnikowe. Najcenniejszy jest tu najstarszy wagon tramwajowy zachowany we Wrocławiu – lora wieżowa z 1892 r. przeznaczona do prowadzenia napraw i konserwacji wprowadzanej wówczas we Wrocławiu sieci trakcji elektrycznej. Tego dnia szczególna uwaga została zwrócona na przyczepę Jelcz PO-1 eksponowaną w trakcie wykonywania prac remontowych. Wystawiono ją na plac przed zajezdnią, gdzie miała miejsce ekspozycja zabytkowego taboru komunikacji miejskiej – zestawiono ją z autobusem Jelcz 043 przed remontem, dla którego jest dedykowana. Podczas wydarzenia odbyło się sześć wykładów, oprowadzanie po zajezdni z przewodnikiem (sześć grup), uruchomione zostały specjalne linie (tramwajowa i autobusowa), dowożące uczestników imprezy, a także zorganizowano przejazdy zabytkowym taborem o charakterze wycieczkowym. Dla uczestników wydarzeń zostały przygotowane pamiątki w formie pocztówek, breloczków i magnesów z zabytkowymi pojazdami komunikacji, w tym z remontowanymi pojazdami, które będą rozdawane wszystkim zainteresowanym podczas obu wydarzeń do wyczerpania zasobów. Pamiątki można było odebrać podczas obu wydarzeń w punkcie informacyjnym oraz u obsługi pojazdów podczas eventu.

Szczegółowy wykaz atrakcji w trakcie Dnia Otwartego Zajezdni Popowice:

- sześć wykładów:
 - dr Tomasz Sielicki (Klub Sympatyków Transportu Miejskiego, Wrocławski Neptun): Najbardziej wrocławski tramwaj – stulecie wagonów Linke-Hofmann Standard,
 - dr Tomasz A. Miś (Stowarzyszenie Wrocławsko-Milickiej Kolei Wąskotorowej, Klub Sympatyków Transportu Miejskiego): Wrocławskie trolejbusy,
 - Michał Wychodil (Klub Sympatyków Kolei): Wrocławskie dworce i Wrocławski Węzeł Kolejowy,
 - dr Tomasz A. Miś (Stowarzyszenie Wrocławsko-Milickiej Kolei Wąskotorowej, Klub Sympatyków Transportu Miejskiego): Wrocławska Kolej Dojazdowa,
 - prof. dr hab. Józef Sawicki (PWr.): Wspomnienia o komunikacji miejskiej Wrocławia w latach 50. XX w.,
 - dr inż. Igor Gisterek (PWr.): Quo vadis, komunikacja miejska we Wrocławiu,
- sześć grup w ramach zwiedzania zajezdni z przewodnikiem,
- dwa oprowadzania po zabytkowych pojazdach, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów remontowanych w bieżącym roku, przewodnikiem był historyk dr Tomasz Sielicki,
- pięć pokazów pracy tramwaju – pługa odśnieżnego,
- 12 kursów wycieczkowych zabytkowych tramwajów (Maximum i Linke-Hofmann Standard),
- 10 kursów wycieczkowych autobusami-ogórkami (seria Jelcz RTO),
- specjalna tramwajowa linia dowozowa kursująca do pół godziny,
- specjalna autobusowa linia dowozowa kursująca co godzinę.

Po ubiegłorocznym sukcesie imprezy „Tramwajem wieczorową porą”, Klub Sympatyków Transportu Miejskiego wraz z partnerami zaprosił w sobotę 11 października na „Noc z tramwajami”. W tym roku formuła imprezy była dość podobna do ubiegłorocznej, bowiem wydarzenie podzielone zostało na dwie części. Pierwszą dedykowaliśmy zwłaszcza tym, którzy lubią jeździć i oglądać miasto przez okno tramwaju. Druga część z kolei obfitowała w fotostopy – to ukłon w stronę wszystkich miłośników pragnących uwiecznić tramwaje nocną porą, gdy ruch na ulicach i torowiskach jest o wiele mniejszy niż za dnia. Podobnie jak w zeszłym roku zaprosiliśmy do Zajezdni Popowice przy ul. Legnickiej trochę wcześniej, na krótką wystawę taboru.

„Noc z tramwajami” rozpoczęła się o godz. 19:00 na placu przed halą Zajezdni Popowice. Do oglądania był wówczas wystawiony tabor, który po około godzinie zaczął rozjeżdżać się w różne strony miasta na pierwszą część imprezy. Pojawił się więc wagon Linke-Hofmann Standard #1192 (pamiętajmy, że w 2025 r. obchodziliśmy stulecie rozpoczęcia produkcji najbardziej wrocławskiego tramwaju), Konstal 4N1 #1444, czyli słynna Enusia, która raptem kilka dni wcześniej powróciła z wymiany wagonowej między Klubem a krakowskim MPK. Nie zabrakło innych członków rodziny Konstali – pojawił się klasyczny wagon N #1332, dalej 102Na #2069, 105Na #2347 oraz dwie Kultowe Stopiątki #2566 i #2567. Miłą niespodzianką, zwłaszcza pewnie dla wszystkich fotografów, była obecność pojazdów gospodarczych w drugiej części imprezy. Zaprezentowaliśmy tramwaj-pług ZT-K126 oraz tramwaj-opryskiwacz G-061. Nie zabrakło też wagonu unikatowego na polskich torach, czyli Tatry T3.

W sobotę 25 października 2025 r. udaliśmy się w rejon Wałbrzycha autobusem Ikarus 260.43, którego remont miał miejsce w latach 2023–2025 i który w 2025 r. kilka razy pojawił się na Wrocławskich Liniach Turystycznych. Ponieważ autobusy Ikarus 260 eksploatowało zarówno Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (chodzi oczywiście o dawne województwo wałbrzyskie), jak i wałbrzyski PKS, to trasa przejazdu uwzględniała dawne linie obu przedsiębiorstw. W planie imprezy znalazły się linie z zajezdni „Wysockiego”, czyli 0, 5, 6, 8, 10, 11bis, 14, 15, 31, 31bis, 32 i 33, a także oboczności pekaesowe, czyli takie destynacje jak Kuźnice Świdnickie, Jabłów, Lubomin czy Stare Bogaczowice.

W Święto Niepodległości 11 listopada na ulicach Wrocławia (i nie tylko) było można zobaczyć i przejechać się czterema autobusami z kolekcji naszego stowarzyszenia. Tradycyjnie przez Wrocław przeszła Radosna Parada Niepodległości, którą organizuje Ośrodek Pamięć i Przyszłość. W tym roku trasa przemarszu była nieco inna – parada rozpoczęła się przy Centrum Historii Zajezdni, a zakończyła na wrocławskim Rynku. Na czele parady jechały dwa autobusy z klubowej kolekcji – Jelcz 272 MEX „Fredruś” i Ikarus 280.70E. Inny Ikarus – 280.26 – udał się z kolei na przejazd po ulicach Wrocławia, zaś Jelcza 043 można było spotkać w Jelczu-Laskowicach.

Kolejna impreza plenerowa na terenie zajezdni „Popowice” odbyła się 6 grudnia pod nazwą „Mikołajki na Zajezdni Popowice”. Podczas eventu zaprezentowane zostały zabytkowe tramwaje i autobusy, które na co dzień stacjonują w zajezdni (pojazdy były wystawione na placu manewrowym przed halami). Do większości można było wejść, zasiąść za kierownicą lub pulpitem i poczuć się jak kierowca lub motorniczy. Tego dnia wśród zaprezentowanych pojazdów szczególna uwaga została zwrócona na tramwaje Linke-Hofmann Standard #1192 i Konstal N #1332, które przechodziły w tym czasie

remont w ramach realizacji niniejszego zadania. Dla uczestników wydarzenia zostały przygotowane pamiątki w formie pocztówek, breloczków i magnesów z zabytkowymi pojazdami komunikacji, w tym z remontowanymi pojazdami, które były rozdawane wszystkim zainteresowanym podczas eventu do wyczerpania zasobów. Pamiątki można było odebrać w punkcie informacyjnym oraz u obsługi pojazdów podczas wydarzenia.

W Mikołajkach na Zajeźdni Popowice wzięło udział około 500 osób. Podczas imprezy:

- przygotowano wystawę taboru składającą się z 10 wagonów tramwajowych i 8 autobusów,
- skład Konstal 4N1#1444 + ND #3560 + lora transportowa wykonał 10 kursów, przewożąc od 30 do 80 pasażerów na każdym kursie,
- Autosan H9-35 wykonał 8 kursów, przewożąc od 20 do 35 pasażerów na każdym kursie; odbyły się dodatkowe dwa kursy Ikarusem 280.26 i Jelczem M11 na Rędzin, z których skorzystało około 40 pasażerów,
- po kilkunastu widzów zgromadziły wykłady, m.in. w ramach popularyzacji dziedzictwa wrocławskiej komunikacji zbiorowej odbyła się prelekcja dotycząca autobusów serii Jelcz RTO i przyczep im dedykowanych, a także techniki z tym związanej,
- odbyły się 4 tury oprowadzania po zajeźdni, maksymalnie w jednej wycieczce uczestniczyło ponad 40 osób,
- kilkanaście osób uczestniczyło w grze terenowej,
- kilkadziesiąt osób oglądało wystawę wyświetlaczy,
- kilkadziesiąt dzieci wzięło udział w warsztatach malowania,
- odbyło się 6 pokazów pracy pługa wirnikowego,
- event odwiedziła około 35-osobowa grupa Czechów.

Oferta wydarzenia została poszerzona o pracę animatorek, które zajęły się w czasie trwania całego wydarzenia najmłodszymi jego uczestnikami. Jednym z prelegentów podczas Mikołajek na Zajeźdni Popowice był historyk transportu we Wrocławiu, dr Tomasz Sielicki, autor kilkunastu książek i wielu innych publikacji dotyczących historii komunikacji miejskiej we Wrocławiu i innych aspektów historii miasta. Drugim był dr inż. Igor Gisterek, pracownik naukowy Katedry Mostów i Kolei Politechniki Wrocławskiej, autor publikacji m.in. z zakresu historii tramwajów w Strasburgu i San Francisco, alternatywnych środków transportu metropolitalnego dla Wrocławia, zmian w planach rozwoju sieci tramwajowej we Wrocławiu oraz wybranych metod infrastrukturalnych i organizacyjnych przyspieszenia transportu tramwajowego.

W grudniu odbyło się łącznie osiem świątecznych przejazdów zabytkowymi tramwajami (świątecznie udekorowanymi). Przejazdy odbywały się w weekendy 13–14, 20–21 i 27–28 grudnia w godz. 15:35–20:45, a dodatkowo w piątek 19.12.2025 r. w godz. 14:35–15:50 i 17:00–19:52. Głównym punktem startu był zabytkowy przystanek na pl. Teatralnym, a trasa przejazdów prowadziła przez atrakcyjne fragmenty centrum Wrocławia. Jako świąteczny tramwaj „Bałwanek” z reguły kursował wagon Konstal 4N1 z 1960 r. ze światełkami na burtach i we wnętrzu wraz z doczepą z 1907 r., na której umieściliśmy także podświetlone choinki. Raz (19 grudnia) w miejsce tramwaj Konstal 4N1 pojechał wagon Tatra T3, także ozdobiony światełkami.

Ponadto Klub wydał ponad 20-stronicową broszurę opisującą historię i współczesność Zajezdni Popowice, z uwzględnieniem jej walorów architektonicznych. Autorem broszury był historyk transportu we Wrocławiu, dr Tomasz Sielicki, autor kilkunastu książek i wielu innych publikacji dotyczących historii komunikacji miejskiej we Wrocławiu i innych aspektów historii miasta. Broszura została wydrukowana w nakładzie 1200 egzemplarzy oraz była i będzie rozdawana podczas szeregu imprez związanych tematycznie z komunikacją zbiorową i jej dziedzictwem (w grudniu 2025 r. przejazdu świątecznym tramwajem „Bałwanek”). Celem projektu było upowszechnienie wiedzy o historii i współczesności Zajezdni Popowice we Wrocławiu, która jest obiektem o dziejach sięgających przełomu XIX i XX w., stanowiącym nie tylko istotny element w rozwoju miasta, ale obecnie będącym miejscem przechowywania zdecydowanej większości z zachowanych we Wrocławiu historycznych pojazdów komunikacji miejskiej. Te dwa czynniki decydują o znaczącej wartości obiektu, co skłania do rozpowszechnienia wiedzy o zajezdni w społeczeństwie.

Informacja o prowadzonej działalności gospodarczej: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie prowadzi działalności gospodarczej.

Dane o liczbie osób zatrudnionych w organizacji i wysokości wypłaconych wynagrodzeń: Przez cały 2025 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zatrudniał jednego pracownika etatowego. Czasowo – w związku ze zwolnieniem lekarskim – był zatrudniony drugi pracownik w ramach zastępstwa. Ponadto w 2025 r. Klub zatrudniał osoby w ramach umowy zlecenia (motorniczowie, kierowcy i konduktorzy, 42 umowy w całym roku). Łączny koszt wynagrodzeń to 125 517,81 zł.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Santander Bank Polska S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 3 844,30 zł (kwota na dzień 31.12.2025 r.)

Wartość nabytych obligacji oraz wielkości objętych udziałów lub nabytych akcji w spółkach prawa handlowego: brak

Nabyte nieruchomości: brak

Nabyte pozostałe środki trwałe:

1. autobus Jelcz L11 (numer ramy 1264, numer inwentarzowy 001),
2. autobus Jelcz 080 (numer ramy 23891, numer inwentarzowy 002),
3. tramwaj Konstal 4N1 (numer taborowy 1444, numer inwentarzowy 003),
4. tramwaj Konstal 102Na (numer taborowy 2069, numer inwentarzowy 004),
5. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0325, numer inwentarzowy 005),
6. przyczepa pasażerska Jelcz P-080 przeznaczona do ciągnięcia przez autobus Jelcz 080 (numer inwentarzowy 007),
7. tramwaj-pług (numer taborowy ZT-K 126, numer inwentarzowy 008),
8. lora transportowa (numer inwentarzowy 009),
9. tramwaj Konstal N (numer taborowy 1412, numer inwentarzowy 010),
10. tramwaj Konstal 105Na (numer taborowy 2347, numer inwentarzowy 011),
11. żuraw wypadkowy na bazie samochodu Star 266 (numer inwentarzowy 012),

12. autobus Jelcz M121M (numer identyfikacyjny VIN SUJM121ANW0000260, numer inwentarzowy 013),
13. autobus Solaris Urbino (numer VIN SU9241166YBPN1151, numer inwentarzowy 014),
14. samochód ciężarowy Skoda MTS-24 (numer VIN H2BL0448, numer inwentarzowy 015).

Ponadto, Klub posiada w swojej dyspozycji tramwaj Linke-Hofmann Standard (numer taborowy 1192), użyczony w dniu 25.06.2015 r. od Gminy Wrocław oraz wagon Konstal N (numer taborowy 1332), użyczony w dniu 07.12.2018 r. od Gminy Wrocław, oraz pojazdy będące własnością członków stowarzyszenia (także na podstawie umów użyczenia).

Informacja o rozliczeniach organizacji z tytułu ciążących zobowiązań podatkowych, a także informacja w sprawie składanych deklaracji podatkowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego składa deklarację CIT-8 i załącznik CIT8/O oraz korzysta ze zwolnień z podatku dochodowego na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, gdyż całość dochodu przeznacza na działalność statutową.

Prezes Zarządu
Krzysztof Kołodziejczyk

Wiceprezes Zarządu
Krzysztof Wasilewski

Wiceprezes Zarządu
Tomasz Paszko