PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.429.2026

Kraków, 21 lipca 2026 r.

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie koordynacji remontów torowisk oraz poprawy informacji dla pasażerów krakowskiej komunikacji miejskiej, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 8 lipca 2026 r., uprzejmie informuję.

Czasowa organizacja ruchu została wprowadzona przez wykonawcę zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu. Objazdy i linie zastępcze autobusowe oraz zastępcza komunikacja tramwajowa odbywają się zgodnie z ustaleniami pomiędzy Zarządem Dróg Miasta Krakowa (ZDMK), Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP) oraz Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury (GK).

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu związany z przebudową węzła rozjazdów „Bagatela" był rezultatem ustaleń ze spotkań koordynacyjnych pomiędzy ZDMK, ZTP, GK oraz wykonawcą, a także wynikał z konieczności skoordynowania funkcjonowania komunikacji zbiorowej w związku z zakończeniem inwestycji pn. *„Przebudowa dróg ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu „Uniwersytet Jagielloński" i z równoczesnym rozpoczęciem prac związanych z przebudową węzła rozjazdów „Bagatela"*. W wyniku przeprowadzonych spotkań oraz wspólnych ustaleń, określono termin zakończenia prac i uruchomienia komunikacji tramwajowej na Cichy Kącik na 6 czerwca 2026 r.

Ad 1.

Aby minimalizować utrudnienia w siatce połączeń na bieżąco analizowane i koordynowane są wyłączenia ruchu tramwajowego, które występują ze względu na różne czynniki takie jak: prace torowe, trwające inwestycje oraz awarie. Każdy z tych czynników ma wpływ na planowany układ zmian połączeń tramwajowych i uruchamianie komunikacji zastępczej. Opracowywane jest również zestawienie planowanych potrzeb remontowych i naprawczych wynikających z bieżącego stanu technicznego infrastruktury torowej. Realizacja poszczególnych zadań uzależniona jest od zabezpieczenia środków finansowych oraz uzyskania zgód na wprowadzenie niezbędnych wyłączeń ruchu ze strony Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury oraz Policji.

W przypadku zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej stosowne komunikaty zamieszczane są z odpowiednim wyprzedzeniem w kanałach komunikacyjnych Miasta.

Ad 2.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa prowadzi bieżącą koordynację realizowanych robót z jednostkami miejskimi oraz wykonawcami inwestycji. W miarę możliwości prace utrzymaniowe planowane są tak, aby wykorzystywać wcześniej zaplanowane wyłączenia ruchu tramwajowego wynikające z realizowanych inwestycji lub większych remontów. Pozwala to ograniczyć liczbę dodatkowych zamknięć torowisk i zmniejszyć uciążliwości dla pasażerów. Należy jednak podkreślić, że część robót ma charakter awaryjny i wynika z konieczności niezwłocznego usunięcia uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu tramwajowego. Tego rodzaju prac nie można zaplanować z wyprzedzeniem ani skoordynować z wcześniej przygotowanymi harmonogramami inwestycji. Ponadto zakres wielu napraw uniemożliwia ich wykonanie podczas nocnej przerwy w kursowaniu tramwajów, która wynosi około 4 godzin. Czas ten jest niewystarczający zarówno na przygotowanie miejsca robót, wykonanie napraw, jak i przywrócenie infrastruktury do bezpiecznej eksploatacji. W takich przypadkach Zarząd Dróg Miasta Krakowa przygotowuje czasową organizację ruchu, którą uzgadnia z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury oraz Policją.

Ad 3.

Przed każdym remontem opiniowane są projektowane zmiany w organizacji ruchu wraz z ich etapowaniem (wprowadzanych w trakcie prac). Wnoszone są uwagi pod kątem minimalizacji utrudnień dla pasażerów komunikacji miejskiej w Krakowie.

Ad 4.

Przed każdym remontem analizowana jest możliwość poprowadzenia tras objazdowych uwzględniając ograniczenia sieci transportowej Miasta.

Ad 5.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie stale prowadzi badania punktualności odjazdów zarówno poprzez wykonywanie obserwacji terenowych, jak i za pomocą dostępnych systemów informatycznych. ZTP również doraźnie prowadzi badania terenowe napełnienia linii zastępczych, w szczególności w pierwszych dniach od rozpoczęcia remontu, a w razie zgłoszeń od pasażerów również linii skierowanych na trasy objazdowe. Dodatkowo w przypadku części linii (wybrane linie tramwajowe oraz wszystkie autobusy operatora Mobilis SA), które w całości obsługuje tabor wyposażony w bramki zliczające pasażerów możliwe jest zdalne monitorowanie i weryfikowanie napełnienia.

Częstotliwość kursowania linii zastępczych jest monitorowana po ich uruchomieniu i w razie potrzeby są wdrażane niezbędne korekty w ofercie przewozowej. Przykładowo, po zamknięciu linii tramwajowej do Bronowic 6 czerwca br. uruchomiono linie nr 704 i 708, które przez większość dnia kursowały z taką samą częstotliwością (jedynie w godzinach szczytu liczba kursów linii nr 704 była nieznacznie większa od tej na linii nr 708). Ponieważ jednak zaobserwowano, że linią nr 704 podróżuje więcej pasażerów, wraz z wprowadzeniem rozkładów wakacyjnych ograniczono liczbę kursów linii nr 708 pozostawiając na linii nr 704 ofertę zbliżoną do tej z roku szkolnego.

W kwestii czasu potrzebnego na przesiadki informuję, że przy tak wysokich częstotliwościach nie jest on analizowany, gdyż prawdopodobieństwo długiego oczekiwania na następny pojazd jest znikome.

Wnioski i skargi od mieszkańców są na bieżąco analizowane i rozpatrywane, a odpowiedzi na pisma są udzielane w terminie, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego. Jednocześnie wszelka korespondencja od pasażerów czy mieszkańców jest ewidencjonowana w systemie elektronicznego zarządzania dokumentacją ZTP zgodnie z Instrukcją kancelaryjną.

Zarówno w komunikacji zastępczej, jak i na pozostałych liniach komunikacji miejskiej w Krakowie (KMK) kierowany jest tabor zapewniający pełną dostępność dla osób o obniżonej mobilności. Tabor nie jest na stałe przypisany do konkretnej linii - w jednym dniu pojazd może obsługiwać linie zastępcze np. 704 i 708, a w innych dniach linie zwykłe lub pośpieszne np. 139, 174, 194, 301 czy 511.

Ad 6.

Informacje dotyczące planowanych zmian w funkcjonowaniu KMK są publikowane z odpowiednim wyprzedzeniem na stronie internetowej Zarządu Publicznego w Krakowie i aktualnie ZTP nie planuje innych działań. Dotyczy to zmian wynikających m.in. z prowadzonych remontów i inwestycji, zmian w organizacji ruchu oraz wydarzeń takich jak: biegi i zgromadzenia czy inne imprezy organizowane na terenie Miasta. Informacje te są również udostępniane na stronach internetowych Miasta oraz operatorów przewozów. Pasażerowie mogą zapoznać się ze zmianami także za pośrednictwem mediów społecznościowych ZTP, UMK i MPK. W przypadku zmian w komunikacji tramwajowej komunikaty prezentowane są dodatkowo na wyświetlaczach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w formie ruchomych pasków informacyjnych.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa na bieżąco publikuje informacje o wszystkich kluczowych terminach i zmianach na stronie internetowej oraz w mediach społecznościowych.

Ad 7.

Nie jest planowana zmiana dotychczasowych form informowania pasażerów. Informacje o planowanych i bieżących zmianach są publikowane za pośrednictwem funkcjonujących kanałów komunikacyjnych, w tym strony internetowej ZTP, mediów społecznościowych, ekranów KMK oraz Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Również Zarząd Dróg Miasta Krakowa na bieżąco publikuje informacje o wszystkich kluczowych terminach i zmianach na stronie internetowej oraz w mediach społecznościowych.

Ad 8.

Podczas przygotowywania grafik przedstawiających objazdy i zmiany tras wskazywane są podstawowe połączenia zastępcze umożliwiające przejazd przez obszar objęty utrudnieniami. Nie są natomiast przedstawiane dedykowane trasy przejazdu pomiędzy konkretnymi miejscami, ponieważ pasażerowie rozpoczynają i kończą podróże w różnych lokalizacjach, a wybór optymalnego połączenia zależy od ich indywidualnego celu podróży.

Ad 9.

Przy większych zmianach w funkcjonowaniu KMK, np. przebudowa skrzyżowania przy Teatrze Bagatela czy remont ul. Grzegórzeckiej, na przystankach umieszczane są plakaty w formacie A3 zawierające informacje o zmianach. Dodatkowo wykorzystywane są duże tablice informacyjne, tzw. potykacze o wymiarach około 120 × 140 cm.

W dniach poprzedzających rozpoczęcie wskazanych remontów pasażerom rozdawane były również ulotki przedstawiające najważniejsze zmiany w funkcjonowaniu komunikacji

miejskiej w danym okresie. W zakresie prowadzonych przez ZDMK robót zapewniane jest oznakowanie wynikające z zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu.

Ad 10.

Działania, o których mowa w interpelacji, są już stosowane przy wprowadzaniu większych zmian związanych z remontami i inwestycjami. W pierwszym dniu obowiązywania nowej organizacji KMK inspektorzy ZTP oraz pracownicy MPK są obecni w terenie, w szczególności na najważniejszych węzłach i przystankach objętych zmianami i udzielają pasażerom informacji oraz pomagają w zaplanowaniu alternatywnych tras przejazdu.

Ad 11.

Nie jest planowane tworzenie publicznych podsumowań remontów. Każdy remont zarówno w trakcie, jak i po jego zakończeniu jest poddawany ocenie, jednak nie powstają formalne dokumenty. Określany jest zbiór otwartych sugestii w zakresie optymalizacji rozwiązań wdrażanych na czas prac. Dotyczy to w szczególności sprawdzonych rozwiązań, ale również i tych nie do końca dobrze przyjętych przez pasażerów oraz ewentualnych usprawnień. W efekcie podczas kolejnych remontów wykorzystuje się doświadczenia z poprzednich prac, aby tworzyć rozwiązania powtarzalne i przejrzyste dla pasażerów, uwzględniające jednak przy tym uwarunkowania planowanych remontów.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa