PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.428.2026 Kraków, 22 lipca 2026 r.

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie zwiększenia niezawodności ruchu tramwajowego oraz przeciwdziałania blokowaniu torowisk, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 8 lipca 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Wnioskowane dane opracowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przekazuję w załączniku. Spółka poinformowała, że dane dotyczące przypadków zablokowania ruchu tramwajowego obejmujące informacje o przyczynach tych zdarzeń, związanych z awariami taboru, zostały zakwalifikowane jako informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa i ujęte w „Wykazie informacji MPK S.A. w Krakowie objętych klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*", stanowiącym załącznik do zarządzenia nr 15 Zarządu MPK S.A. w Krakowie z dnia 7 lipca 2026 r. w sprawie ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa.

Ochrona tych informacji wynika z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. *o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji* oraz z obowiązujących w Spółce regulacji dotyczących ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa. W związku z powyższym, informacje te nie mogą zostać udostępnione w odpowiedzi na interpelację.

Należy wskazać, że uprawnienia radnego wynikające z art. 24 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym*, w tym prawo do uzyskiwania informacji i materiałów oraz wglądu w działalność spółek z udziałem gminy, realizowane są z zachowaniem przepisów o tajemnicy prawnie chronionej.

Oznacza to, że prawo radnego do uzyskiwania informacji, mimo że ma szeroki zakres, nie ma charakteru absolutnego i podlega ograniczeniom wynikającym z przepisów powszechnie obowiązującego prawa, w tym przepisów dotyczących ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa określonej w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. *o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji*. W konsekwencji, MPK S.A. w Krakowie, jako podmiot zobowiązany do ochrony informacji posiadających status tajemnicy przedsiębiorstwa, jest zobowiązane do zachowania ich poufności również w toku realizacji obowiązków informacyjnych wobec organów jednostki samorządu terytorialnego.

MPK S.A. w Krakowie zadeklarowało gotowość do udzielenia Radnemu wszelkich dodatkowych wyjaśnień dotyczących tej sprawy w zakresie, w jakim ich przekazanie nie będzie prowadziło do ujawnienia informacji podlegających ochronie jako tajemnica przedsiębiorstwa.

Ad 2.

Lokalizacje, w których najczęściej dochodziło do blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody w roku 2025:

- ul. Długa – 45 zdarzeń, w tym 6 zdarzeń, które miały miejsce przy ul. Długiej 7, gdzie łączny czas wstrzymania ruchu tramwajowego dla ww. konkretnej lokalizacji, tj. ul. Długa 7, wynosił 2 godziny,
- ul. Karmelicka – 8 zdarzeń, gdzie łączny czas wstrzymania ruchu tramwajowego wynosił 3 godziny i 42 minuty.

Lokalizacje, w których najczęściej dochodziło do blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody w pierwszym półroczu 2026 r.:

- ul. Długa – 13 zdarzeń, w tym 2 zdarzenia, które miały miejsce przy ul. Długiej 3, gdzie łączny czas wstrzymania ruchu tramwajowego dla ww. konkretnej lokalizacji, tj. ul. Długa 3, wynosił 23 minuty,
- ul. Zwierzyniecka – 3 zdarzenia, gdzie łączny czas wstrzymania ruchu tramwajowego wynosił 1 godzina i 4 minuty.

Ad 3.

Wnioskowane dane przekazuję w załączniku.

W roku 2025 na ul. Długiej odnotowano 45 przypadków blokowania torowiska przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. W pierwszym półroczu 2026 r. wystąpiło natomiast 13 takich przypadków.

Na ul. Długiej sukcesywnie wdrażane są rozwiązania mające na celu ograniczenie przypadków blokowania ruchu tramwajowego przez nieprawidłowo zaparkowane pojazdy. W dniu 31 października 2025 r. wprowadzono projekt zmiany stałej organizacji ruchu nr GK-11.7221.753.2025, realizujący zadanie Budżetu Obywatelskiego Miasta Krakowa 2024 nr BO.OM.16/24 „Długa bez zatrzymań tramwajów". Zmiana polegała na wyznaczeniu linii P-4 na całej długości ul. Długiej, co miało na celu ograniczenie możliwości zatrzymywania i postoju pojazdów w miejscach powodujących utrudnienia dla ruchu tramwajowego. Ponadto w dniu 10 maja 2026 r. wprowadzono projekt zmiany stałej organizacji ruchu nr GK-11.7221.226.2026. Opracowanie dotyczyło wyznaczenie siedmiu stanowisk postojowych zastrzeżonych dla posiadaczy abonamentu KR właściwego dla sektora A3, co stanowiło około 7,2% wszystkich miejsc postojowych na ul. Długiej (z wyłączeniem parkingu zarządzanego przez S.K. Nowy Kleparz). Zmiana została wprowadzona w ślad za uchwałą nr XLVII/1005/2026 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 marca 2026 r. Jednocześnie jej celem było ograniczenie przypadków blokowania ruchu tramwajowego przez nieprawidłowo zaparkowane pojazdy.

Ponadto MPK S.A. w Krakowie w ramach działań prewencyjnych i edukacyjnych prowadzi akcję pn. „Wystarczy 1 metr".

Ad 4.

Część danych znajduje się w załączonych plikach. Dodatkowo wyjaśniam, że zablokowanie przejazdu jest zgłaszane przez MPK S.A. w Krakowie do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz do Straży Miejskiej Miasta Krakowa lub Policji.

W przypadku zdarzeń skutkujących wstrzymaniem ruchu tramwajowego MPK S.A. podejmuje działania mające na celu ograniczenie utrudnień dla pasażerów. W szczególności, o ile pozwalają na to warunki techniczne oraz organizacja ruchu, tramwaje kierowane są na trasy objazdowe, natomiast na odcinku wyłączonym z ruchu uruchamiana jest zastępcza komunikacja autobusowa.

Straż Miejska Miasta Krakowa nie prowadzi statystyk dotyczących czasu reakcji. W roku 2025 podjęła 31 interwencji, w czasie których odholowano 13 pojazdów oraz nałożono 28 mandatów karnych i udzielono 3 pouczeń. W pozostałych zgłoszeniach zostały one odwołane albo niepotwierdzone przez strażników miejskich. W roku 2026 podjęto 8 interwencji, w trakcie których odholowano 4 pojazdy oraz nałożono 7 mandatów karnych i skierowano 1 wniosek o ukaranie do sądu. W pozostałych zgłoszeniach zostały one odwołane albo niepotwierdzone przez strażników miejskich.

Ad 5.

Kontrole lokalizacji szczególnie narażonych na blokowanie torowisk prowadzone są w ramach bieżących obowiązków służbowych Straży Miejskiej Miasta Krakowa. Aktualnie nie jest planowane zintensyfikowanie kontroli w tym zakresie.

Ad 6.

Nie są planowane kolejne zmiany stałej organizacji ruchu, zarówno na ul. Długiej, jak i w innych lokalizacjach, polegające na wprowadzeniu dodatkowych elementów technicznych, takich jak separatory, słupki czy zmiany w oznakowaniu, wyłącznie w celu przeciwdziałania nieprawidłowemu parkowaniu w sąsiedztwie torowisk. Potrzeba zastosowania tego rodzaju rozwiązań jest analizowana indywidualnie dla poszczególnych lokalizacji. W przypadku zgłoszenia do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK przez właściwe jednostki, w szczególności MPK S.A. w Krakowie lub Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, wniosku o wprowadzenie dodatkowych środków organizacji ruchu, będzie on podlegał szczegółowej analizie pod kątem zasadności oraz możliwości wdrożenia.

Ad 7.

Dane znajdują się w załącznikach do pisma. Ponadto wyjaśniam, że nie każde zdarzenie/kolizja wiąże się z zatrzymaniem w ruchu, dlatego brak informacji dotyczących trwania utrudnień dla krótkich zatrzymań. Te, które zaistniały, odnotowane zostały w załączniku dotyczącym zatrzymań.

Ad 8.

MPK S.A. w Krakowie corocznie sporządza analizę zdarzeń komunikacyjnych. Dane dotyczące zdarzeń są również analizowane na bieżąco. W przypadku wykolejeń tramwajów oraz awarii taboru lub infrastruktury technicznej, postępowania wyjaśniające prowadzi właściwy pion techniczny Spółki. W zależności od charakteru i okoliczności zdarzenia przeprowadzane są oględziny, powoływane są komisje wyjaśniające, korzysta się z opinii biegłych lub ekspertów oraz podejmowane są inne czynności niezbędne do ustalenia przyczyn zdarzenia i określenia działań zapobiegających wystąpieniu podobnych przypadków w przyszłości.

Ad 9.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie nie gromadzi danych dotyczących średniego czasu zatrzymania w ruchu. Ze względu na to, że każde zatrzymanie jest sytuacją indywidualną, wymaga odrębnego podejścia w zakresie zastosowanych czynności. Objęcie procedurami tego typu zdarzeń niepotrzebnie wiązałoby możliwości działań służbom likwidującym jego skutki. W opinii ZTP krakowskie służby podchodzą do zatrzymań w ruchu wystarczająco profesjonalnie.

Ad 10 i 11.

Informacje statystyczne dotyczące zakłóceń w ruchu tramwajowym nie są gromadzone. ZTP każdorazowo rozważa skutki zatrzymań w ruchu tramwajowym i skuteczności podejmowanych przez służby działań, natomiast nie będzie tworzony raport z utrudnień w ruchu.

Ad 12.

Każdy przypadek podlega analizie w zależności od powodu wystąpienia zdarzenia drogowego. Przykładowo połamanie pantografu czy wykolejenie jest weryfikowane szczegółowo przez służby techniczne MPK S.A. w Krakowie.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Stanisław Kracik

[ZAŁĄCZNIKI: wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych]

Otrzymują:
1. Adresat+załączniki
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.
4. Straż Miejska Miasta Krakowa
5. Komenda Miejska Policji w Krakowie
6. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
7. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
8. Biuletyn Informacji Publicznej
9. aa