



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1043.2025

**Pani  
Agnieszka Łętocha  
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie nieprawidłowego zarządzania komunikacją zbiorową oraz konieczności przywrócenia nowoczesnych tramwajów na trasie linii do pętli Salwator, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 13 listopada 2025 r., uprzejmie informuję.

Obecnie linię nr 1 w dni powszednie obsługuje 16 pociągów tramwajowych, w tym: 7 typu EU8N i 9 typu NGT6. W dni wolne jest to 6 pociągów tramwajowych, w tym: 3 typu EU8N i 3 typu NGT6. Linię nr 13 obsługuje natomiast 14 pociągów tramwajowych, w tym: 13 NGT6 i 1 skład 2x105Na, który wyjeżdża na linię nr 13 tylko w godzinach szczytu. W dni wolne jest to 5 pociągów typu NGT6. Biorąc pod uwagę powyższe, na 30 pociągów tramwajowych obsługujących trasę na Salwator, kursuje 7 wozów typu EU8N, co stanowi około 23,3% całego taboru i 1 wysokopodłogowy skład 2x105Na, co stanowi około 3,3% całego taboru. Pozostałą część kursującego taboru, czyli 73,3%, stanowią wozy NGT6, które posiadają obniżoną podłogę na większości długości pojazdu i pod względem funkcjonalnym dla pasażerów są identyczne, jak wagony Stadler Tango Lajkonik.

Wagony Stadler Tango Lajkonik kursowały na linii nr 1 w dniach 25 i 26 października oraz 1 i 2 listopada bieżącego roku w związku ze spodziewaną zwiększoną frekwencją pasażerów w rejonie krakowskich cmentarzy, w tym przede wszystkim cmentarza Grębałowskiego. W normalnych warunkach nie ma uzasadnienia do kierowania tak pojemnych pociągów tramwajowych do obsługi linii nr 1. Pojazdy te są natomiast potrzebne na innych liniach, gdzie frekwencja jest wyższa i zdecydowanie bardziej uzasadnia ich kursowanie. Na liniach dojeżdżających do pętli Salwator wykorzystywane są pojazdy o długości około 26 metrów, które wystarczają do obsługi występujących tam potoków pasażerskich.

Wagony EU8N posiadają jedno wejście z obniżoną podłogą w środkowej części pojazdu, z którego mogą skorzystać osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych, seniorzy oraz rodzice z wózkami dziecięcymi.

Linie nr 1 i nr 13 zapewniają obecnie lepszą ofertę przewozową z pętli Salwator w godzinach szczytu, niż kursujące tu w normalnych warunkach linie nr 1 i nr 2. Łączna liczba kursów linii nr 1 i nr 2 wynosiła bowiem 12 na godzinę, natomiast w przypadku linii nr 1 i nr 13 jest to obecnie 16 kursów na godzinę. Trudno więc zgodzić się ze stwierdzeniem, że obecna

organizacja komunikacji miejskiej w tym rejonie jest dalece niewystarczająca. Faktycznie nie ma bezpośredniego połączenia w rejon Dworca Głównego, jednak wynika to z faktu prowadzonej obecnie przebudowy węzła ulicy Straszewskiego i Piłsudskiego. Z tego względu, cały ruch tramwajów kierowany jest przez ulicę Westerplatte, na której osiągnięto poziom wykorzystania przepustowości. Dlatego nie można skierować tędy linii nr 2, a jej przywrócenie wiązałoby się z koniecznością przekierowania innego połączenia. Wszystkie linie kursujące obecnie po ulicy Westerplatte cieszą się wysokim zainteresowaniem pasażerów, więc trudno byłoby wycofać jedną z nich, aby wygospodarować miejsce dla linii nr 2.

Pomimo braku bezpośredniego połączenia pętli Salwator z rejonem Dworca Głównego, pasażerowie mogą podróżować w tej relacji, korzystając z dogodnej przesiadki na węzle Poczta Główna, na tym samym peronie przystankowym, dojeżdżając tam tramwajem linii nr 1 i przesiadając się na tramwaj linii nr 8 lub nr 76.

Odnosnie pętli tramwajowej informujemy, że podstawą przyjętych rozwiązań układu torowego były wymagania zawarte w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz ustalenia czynione na spotkaniach koordynacyjnych. Zaprojektowano linię tramwajową dwutorową jako torowisko wbudowane w jezdnię w ciągu ulic Zwierzynieckiej i Kościuszki o rozstawie osi torów na prostej 3,20 m (ul. Kościuszki) oraz 2,90 m (ul. Zwierzyniecka). W rejonie mostu nad rzeką Rudawą odtworzono istniejący rozstaw osi torów równy 2,74 m (z uwzględnieniem poszerzenia). Również geometrię pętli tramwajowej „Salwator” odtworzono po istniejącym śladzie. Prace dotyczące samej pętli prowadzone były wyłącznie w ramach remontu pętli tramwajowej „Salwator” i zostały wykonane zgodnie z dokumentacją projektową.

Na pętli tramwajowej krawężniki wzdłuż torowiska pomiędzy kruszywem a kostką zostały zlokalizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami uwzględniającymi skrajnię tramwajową odpowiednio poszerzoną na łuku w planie. Poprowadzenie krawężnika w bliższej odległości byłoby błędem projektowym. Powodowałoby to niebezpieczeństwo dla pasażerów stojących przy krawężniku znajdującego się w przestrzeni poruszającego się tramwaju.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
*Stanisław Kracik*  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik  
Gmina Miejska Kraków  
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2025-11-24 08:00

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa