PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.622.2026

Kraków, 3 listopada 2026 r.

Pani
Magdalena Mazurkiewicz
Radna Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie kierowania starszego taboru tramwajowego do obsługi pięciu dzielnic Nowej Huty, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 27 października 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

W dni powszednie do obsługi linii tramwajowych kierowanych jest łącznie 13 pociągów tramwajowych zestawionych wyłącznie z wagonów wysokopodłogowych, zarówno motorowych, jak i doczepnych, w tym:

- 4 pojedyncze wagony motorowe typu E1,
- 6 składów E1+C3, złożonych z wagonu motorowego i doczepnego,
- 3 składy 2×105Na, złożone z dwóch wagonów motorowych.

Przy ogólnej liczbie 243 pociągów tramwajowych kierowanych do ruchu w dni powszednie, udział pociągów zestawionych wyłącznie z wagonów wysokopodłogowych wynosi około 5%. W soboty i niedziele wagony wysokopodłogowe nie są kierowane do regularnej obsługi pasażerów.

Ad 2.

Na liniach tramwajowych obsługujących wskazane Dzielnice w dni powszednie do ruchu kierowanych jest łącznie 7 pociągów wysokopodłogowych, w tym 3 składy E1+C3 na linii nr 5 oraz 4 wagony E1 na linii nr 21.

Ad 3.

W dni powszednie na linii nr 5 spośród 9 brygad tramwajowych 3 obsługiwane są składami wysokopodłogowymi E1+C3, natomiast na pozostałych 6 wykorzystywane są tramwaje EU8N, posiadające człon niskopodłogowy, oraz w pełni niskopodłogowe NGT6. Oznacza to, że około 67% brygad tej linii obsługiwanych jest taborem przynajmniej częściowo niskopodłogowym.

Na linii nr 21 spośród 5 brygad 4 obsługiwane są wysokopodłogowymi wagonami E1, natomiast jedna wagonem N8S, wyposażonym w człon niskopodłogowy. Udział taboru przynajmniej częściowo niskopodłogowego wynosi zatem 20%.

Wskazane proporcje odnoszą się do rozdziału taboru na poszczególne brygady w dni powszednie. W soboty i niedziele na liniach tych nie są wykorzystywane wagony wysokopodłogowe.

Ad 4.

Wagony wysokopodłogowe na liniach nr 5 i 21 kursują zarówno w godzinach szczytu komunikacyjnego, jak i poza nimi. Linie te funkcjonują z taką samą częstotliwością przez cały dzień, dlatego wykorzystanie starszego taboru nie jest ograniczone wyłącznie do godzin pozaszczytowych.

Ad 5.

Ponowne skierowanie do regularnej obsługi pasażerów starszych wagonów tramwajowych, w tym składów 2×105Na, wynika ze zwiększenia ogólnego zapotrzebowania na tabor tramwajowy. Konieczność uruchomienia większej liczby pociągów spowodowała również nieznaczny wzrost wykorzystania wagonów wysokopodłogowych.

Ad 6.

Tak. Zwiększenie liczby pociągów tramwajowych kierowanych do ruchu pozostaje w związku z uruchomieniem nowej trasy tramwajowej do Mistrzejowic oraz towarzyszącymi temu zmianami w układzie komunikacyjnym, wprowadzonymi we wrześniu 2026 r.

Ad 7.

Zwiększenie wykorzystania starszych wagonów tramwajowych, w tym ponowne skierowanie do regularnej obsługi pasażerów składów typu 105Na, wynika ze wzrostu zapotrzebowania na tabor w związku z uruchomieniem nowej trasy tramwajowej do Mistrzejowic oraz zmianami w układzie komunikacyjnym. Wagony wysokopodłogowe były wykorzystywane również przed wprowadzeniem tych zmian, natomiast zwiększeniu uległa liczba takich pojazdów kierowanych do ruchu.

Analizy zapotrzebowania na tabor tramwajowy są prowadzone z uwzględnieniem planowanego rozwoju sieci komunikacyjnej i stanowią podstawę do planowania zakupów nowych pojazdów przez MPK SA w Krakowie. Proces pozyskiwania nowego taboru tramwajowego ma charakter wieloletni, a czas realizacji zamówień jest stosunkowo długi, co wynika m.in. ze złożoności procesu produkcyjnego oraz terminów realizacji kontraktów przez producentów. W kwietniu 2025 r. MPK SA w Krakowie podpisało z firmą PESA Bydgoszcz SA umowy ramowe na dostawę łącznie 90 nowych tramwajów, z czego na 65 pojazdów podpisano już umowy realizacyjne. Ich dostawy przewidziane są na lata 2028–2029.

Ad 8.

Wykorzystywanie starszych wagonów tramwajowych nie jest wyłącznie doraźnym następstwem ostatnich zmian w układzie komunikacyjnym, lecz wynika z wieloletniego cyklu eksploatacji i sukcesywnej wymiany taboru. Zakup nowego tramwaju wiąże się z wydatkiem wielokrotnie wyższym niż zakup autobusu, sięgającym w przybliżeniu dziesięciokrotności jego wartości. Jednocześnie przewidywany okres eksploatacji tramwaju jest znacznie dłuższy i wynosi około 30–40 lat, podczas gdy w przypadku autobusów jest to zazwyczaj 12–15 lat.

Wymiana taboru tramwajowego jest prowadzona sukcesywnie, w miarę możliwości finansowych Miasta i operatora. Istotne znaczenie ma przy tym stały rozwój krakowskiej sieci tramwajowej. W ostatnich kilkunastu latach uruchomiono m.in. nowe trasy na Mały Płaszów, Ruczaj, estakadę tramwajową Lipska–Wielicka, trasę do Górki Narodowej, a ostatnio również do Mistrzejowic. Rozwój infrastruktury powoduje zwiększenie zakresu przewozów realizowanych komunikacją tramwajową, a tym samym wzrost zapotrzebowania na tabor. W konsekwencji zakupy nowych pojazdów służą nie tylko zastępowaniu najstarszych wagonów, ale również zapewnieniu obsługi rozbudowywanej sieci.

Zapotrzebowanie na tabor tramwajowy nie jest stałe i podlega zmianom w zależności od aktualnego układu komunikacyjnego. W ostatnim okresie istotny wpływ na jego wielkość mają prowadzone remonty infrastruktury tramwajowej, związane z nimi wyłączenia poszczególnych odcinków sieci oraz uruchamianie autobusowej komunikacji zastępczej. W okresach mniejszego zapotrzebowania na tabor udział wagonów wysokopodłogowych jest ograniczany, ponieważ w pierwszej kolejności do obsługi pasażerów kierowane są tramwaje niskopodłogowe, w możliwie największej liczbie na jaką pozwalają uwarunkowania eksploatacyjne.

W dalszym ciągu wyłączona z ruchu tramwajowego pozostaje trasa do Bronowic Małych, na której funkcjonuje obecnie autobusowa komunikacja zastępcza. Między innymi z tego względu docelowy układ linii tramwajowych nie został jeszcze wdrożony w pełnym zakresie. Przywrócenie ruchu na zamkniętych odcinkach sieci oraz wprowadzenie docelowej siatki połączeń może spowodować dalszy wzrost zapotrzebowania na tabor tramwajowy, a w konsekwencji konieczność skierowania do ruchu większej liczby wagonów wysokopodłogowych, co może również przełożyć się na wzrost ich procentowego udziału.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez MPK SA w Krakowie wycofywanie najstarszych wagonów z regularnej obsługi pasażerów będzie możliwe po rozpoczęciu dostaw nowych tramwajów, nie wcześniej niż w 2028 r.

Ad 9.

Zwiększanie udziału tramwajów niskopodłogowych w obsłudze poszczególnych linii, w tym również linii przebiegających przez pięć wskazanych Dzielnic, będzie następowało sukcesywnie wraz z dostawami nowego taboru. Zamówione już 65 tramwajów, których dostawy zaplanowano na lata 2028–2029, umożliwi stopniowe wycofywanie najstarszych wagonów wysokopodłogowych i poprawę dostępności komunikacji tramwajowej dla osób o ograniczonej mobilności.

Dokładny termin osiągnięcia pełnej obsługi poszczególnych linii taborem przynajmniej częściowo niskopodłogowym będzie uzależniony od harmonogramu dostaw nowych pojazdów, dalszego rozwoju sieci tramwajowej oraz wynikającego z niego zapotrzebowania na tabor.

Ad 10.

Aktualnie składy wysokopodłogowe stanowią około 5% wszystkich pociągów tramwajowych kierowanych do ruchu w dni powszednie. Tabor ten nie jest wykorzystywany wyłącznie na liniach obsługujących dzielnice nowohuckie. Przykładem jest linia nr 49, kursująca pomiędzy Nowym Bieżanowem a Wieczystą, na której wszystkie 6 brygad obsługiwanych jest taborem wysokopodłogowym, w tym 3 składami E1+C3 oraz 3 składami 2×105Na.

Przydział poszczególnych typów taboru do obsługi linii tramwajowych uzależniony jest przede wszystkim od dostępności pojazdów, zapotrzebowania przewozowego oraz uwarunkowań eksploatacyjnych.

W miarę możliwości do obsługi pasażerów kierowany jest w pierwszej kolejności tabor przynajmniej częściowo niskopodłogowy. Konieczność wykorzystywania starszych wagonów wynika ze zwiększonego zapotrzebowania na tabor, a sytuacja ta będzie ulegać zmianie wraz z dostawami nowych pojazdów, które umożliwią stopniowe wycofywanie wagonów wysokopodłogowych.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Jan Hoffman
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie
4. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa