



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.546.2026

Kraków, 11 września 2026 r.

**Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie analizy planowanych zmian dotyczących linii tramwajowych nr 16 i 21, przekazaną przez Panią Iwonę Chamielec, Wiceprzewodniczącą Rady Miasta Krakowa 1 września 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Linia tramwajowa nr 16 będzie kursować we wszystkie dni tygodnia w pełnym zakresie, tj. od 4:30 do 23:00 na trasie: Pleszów – ul. Igołomska, ul. Ujastek Mogilski, al. Solidarności, al. gen. Andersa, ul. Broniewskiego, ul. Mikołajczyka, ul. Srebrnych Orłów, ul. ks. Jancarza, ul. Bohomolca, ul. Krzesławicka, ul. Dobrego Pasterza, ul. Lublańska, ul. Młyńska, ul. Meissnera, ul. Mogilska, tunel – Dworzec Towarowy. W dni powszednie ww. linia kursować będzie co 15 minut, a w soboty i dni wolne co 20 minut. Poza szczytem połowa kursów wykonywana będzie w dni powszednie na trasie skróconej do Kopca Wandy zamiast Pleszowa.

Linia tramwajowa nr 21 kursować będzie w dni powszednie w godzinach od około 5:30 do 20:00 na trasie: os. Piastów – ul. Piasta Kołodzieja, ul. Mikołajczyka, ul. Broniewskiego, al. gen. Andersa, al. Jana Pawła II, ul. Ptaszyckiego – ul. Bardosa. Linia kursować będzie co 15 minut.

Termin wprowadzenia zmian uzależniony jest od udostępnienia KST IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice).

Ad 2.

Spadek liczby pasażerów linii nr 21 w soboty i dni świąteczne względem dni powszednich wynosi odpowiednio ponad 60% i 70%. Obecną trasę linii nr 21 zastąpi linia nr 16, która będzie kursować w pełnym zakresie godzin. Obecną trasę linii nr 16 na odcinku ul. Ptaszyckiego i al. Jana Pawła II zastąpi linia nr 21, która będzie kursować w analogicznych godzinach do linii nr 16 (obsługa przystanku os. Na Skarpie nie ulegnie zmianie). Spadki potoków pasażerskich w weekendy są na tyle znaczące, że uruchamianie dodatkowo linii na analizowanym odcinku ul. Ptaszyckiego i al. Jana Pawła II, przy jednoczesnym istnieniu linii autobusowych (nr 123, 163, 174 i 193), nie znajduje uzasadnienia. Obecne wykorzystanie linii nr 21 w najbardziej obciążonej godzinie szczytu wynosi około 20%. Uwzględnienie spadków liczby pasażerów obserwowanych

w dni wolne od pracy prowadzi do wniosków, że wykorzystanie podaży miejsc w ciągu trasy linii nr 21 w dni wolne spadłoby do krytycznie niskich wartości.

Ad 3.

Linia tramwajowa nr 21 kursuje również poza godzinami szczytu. Wprowadzenie całotygodniowego kursowania ww. linii było rozważane, jednak zgodnie z analizą przedstawioną powyżej nie znajduje ono uzasadnienia. Koszt takiej korekty wyniósłby około 5,5 mln zł rocznie, a linia w dodatkowym zakresie funkcjonowania wykorzystywana byłaby jedynie przez pojedyncze osoby, co potwierdzają zarówno obserwacje, jak i z prognozy.

Ad 4.

W celu zapewnienia obsługi Pleszowa, linia nr 16 zostanie skierowana przez al. Solidarności. Nowa trasa tej linii zapewni identyczne relacje w obrębie Nowej Huty dla pasażerów z Pleszowa w porównaniu do obecnej trasy linii nr 21, a z uwagi na taką samą liczbę kursów i zasady funkcjonowania kursów wariantowych, koszt obsługi sieci tego obszaru nie ulegnie zmianie. Niezmienna pozostanie także dostępność, ponieważ nowe trasy w obrębie Nowej Huty i Pleszowa są takie same jak bieżące (jedynie ze zmienionym numerem).

Jednocześnie istotnie poprawi się dostępność rejonów Mistrzejowic oraz Prądnika Czerwonego dla mieszkańców Pleszowa poprzez bezpośrednie połączenie linią nr 16. Pozostawienie tras ww. linii bez zmian w obszarze Nowej Huty i Pleszowa uniemożliwiłoby takie rozwiązanie, co ostatecznie zadecydowało o wprowadzeniu modyfikacji.

Ad 5.

Oferta nie ulegnie zmianie.

Ad 6.

W czasie analiz posługiwano się danymi zebranymi w ramach Kompleksowego Badania Ruchu przeprowadzonego w 2023 r., poszerzonymi o pomiary uzupełniające prowadzone w późniejszym okresie, które pozwalają na oszacowanie popytu na podróże rozpoczynane ze wskazanych przystanków. Materiały te zawierają także informacje o liczbie pasażerów w ciągu całego dnia oraz w weekendy i są dostępne na serwerze do 30 września pod adresem <https://www.ibard.com/d/1f05dd88ffceed68cf3d76fecafab1a87fdf84a1>.

Osobną kwestią są analizy prognostyczne, które prowadzone są w oparciu o posiadany przez Miasto Model Transportowy Aglomeracji Krakowskiej (dalej: MTAK) i ze względu na jego konstrukcję w momencie przygotowywania analiz, obejmują tylko godziny szczytu. Ze względu na to, że program do obsługi MTAK jest specjalistycznym oprogramowaniem licencjonowanym nie jest on ogólnodostępny. Niezależnie od powyższego w razie zaistnienia potrzeby, istnieje możliwość wglądu do wyników analiz prognostycznych w siedzibie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Ad 7.

Uwzględniając jedynie połączenia tramwajowe kursujące w pełnym zakresie godzin we wszystkie dni tygodnia („całotygodniowe”) oferta KMK zarówno na os. Na Skarpie, jak i na al. Solidarności pozostanie niezmienna. Natomiast dzięki trasie linii nr 16 wzrośnie istotnie liczba możliwych podróży bezpośrednich z al. Solidarności.

Ad 8.

Jak wskazano w odpowiedzi na pytania nr 2 i 3 interpelacji Pana Radnego, możliwość uruchomienia linii nr 21 w pełnym zakresie była już poddana analizie i aktualnie nie znajduje uzasadnienia.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:

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