MAGDALENA MAZURKIEWICZ
Radna Miasta Krakowa

26 października 2026

Do Prezydenta Miasta Krakowa
Łukasza Gibały

INTERPELACJA

w sprawie kierowania starszego taboru tramwajowego do obsługi pięciu dzielnic Nowej Huty

Szanowny Panie Prezydencie,

zwracam się z interpelacją w związku z licznymi sygnałami mieszkańców dotyczącymi standardu taboru tramwajowego obsługującego pięć dzielnic Krakowa: Czyżyny, Mistrzejowice, Bieńczyce, Wzgórza Krzesławickie oraz Nową Hutę.

Mieszkańcy zwracają uwagę, że szczególnie poza godzinami szczytu na liniach przebiegających przez te dzielnice pojawiają się starsze typy tramwajów, w tym wagony wysokopodłogowe. Pasażerowie skarżą się przede wszystkim na niski komfort podróży, uciążliwy hałas oraz bariery architektoniczne związane z wejściem i wyjściem z pojazdu.

Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla seniorów, osób z niepełnosprawnościami, osób mających trudności z poruszaniem się, a także rodziców podróżujących z dziećmi w wózkach. Wysoka podłoga i konieczność pokonywania stopni mogą w praktyce bardzo poważnie utrudniać, a niekiedy wręcz uniemożliwiać samodzielne korzystanie z komunikacji miejskiej.

Sprawa budzi tym większe zaniepokojenie, że Kraków w ostatnich latach konsekwentnie inwestował w zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego. Tymczasem po uruchomieniu nowej trasy tramwajowej do Mistrzejowic we wrześniu 2026 roku pojawiły się doniesienia medialne o ponownym skierowaniu do regularnej obsługi pasażerów starszych wagonów typu 105Na.

Zdaję sobie sprawę, że uruchomienie nowej infrastruktury tramwajowej oraz zmiany w układzie komunikacyjnym mogą wymagać reorganizacji przydziału taboru. Nie powinno to jednak prowadzić do długotrwałego pogorszenia standardu podróżowania mieszkańców poszczególnych części miasta.

Mieszkańcy pięciu nowohuckich dzielnic mają prawo oczekiwać, że komunikacja miejska będzie dostępna, komfortowa i dostosowana do potrzeb wszystkich pasażerów, niezależnie

od pory dnia. Szczególnie istotne jest zapewnienie dostępności tramwajów dla osób o ograniczonej mobilności, dla których pojazd wysokopodłogowy może stanowić barierę w codziennym przemieszczaniu się.

W związku z powyższym proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Ile wagonów tramwajowych starszych typów, w szczególności wagonów 105Na oraz innych pojazdów wysokopodłogowych, znajduje się obecnie w regularnej eksploatacji pasażerskiej w Krakowie?
2. Ile takich wagonów jest obecnie kierowanych do obsługi linii tramwajowych przebiegających przez dzielnice Czyżyny, Mistrzejowice, Bieńczyce, Wzgórza Krzesławickie oraz Nowa Huta?
3. Na których konkretnie liniach obsługujących wymienione dzielnice kursują obecnie starsze i wysokopodłogowe tramwaje? Proszę o przedstawienie liczby takich kursów z podziałem na dni powszednie, soboty i niedziele.
4. Czy starszy tabor jest kierowany na linie obsługujące pięć nowohuckich dzielnic przede wszystkim poza godzinami szczytu komunikacyjnego? Jeżeli tak, z czego wynika taka organizacja przydziału taboru?
5. Jakie są przyczyny ponownego skierowania wagonów typu 105Na do regularnej obsługi pasażerów? Czy wynika to z niewystarczającej liczby dostępnych tramwajów niskopodłogowych, problemów technicznych, remontów innych pojazdów czy też z innych przesłanek organizacyjnych?
6. Czy powrót starszych wagonów do regularnej eksploatacji pozostaje w bezpośrednim lub pośrednim związku z uruchomieniem nowej trasy tramwajowej do Mistrzejowic oraz zmianami w układzie komunikacyjnym wprowadzonymi we wrześniu 2026 roku?
7. Jeżeli tak, jakie konkretnie zmiany organizacyjne lub taborowe spowodowały konieczność ponownego wykorzystania starszych wagonów? Czy przed uruchomieniem nowej trasy analizowano zapotrzebowanie na dodatkowy tabor oraz wpływ tych zmian na standard obsługi pozostałych linii tramwajowych?
8. Czy obecna sytuacja ma charakter przejściowy? Jeżeli tak, proszę o wskazanie przewidywanego terminu wycofania starszych wagonów z regularnej obsługi pasażerów, w szczególności na liniach przebiegających przez pięć nowohuckich dzielnic.
9. Kiedy mieszkańcy tych dzielnic mogą oczekiwać, że wszystkie lub zdecydowana większość kursów będzie realizowana tramwajami niskopodłogowymi, dostosowanymi do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością?
10. Jakimi kryteriami kierują się Zarząd Transportu Publicznego oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przy przydzielaniu poszczególnych typów tramwajów do konkretnych linii? Czy w procesie tym uwzględniana jest zasada

zapewnienia porównywalnego standardu obsługi komunikacyjnej mieszkańcom wszystkich dzielnic Krakowa?

Proszę również o przedstawienie zestawienia procentowego udziału tramwajów niskopodłogowych w obsłudze poszczególnych linii przebiegających przez pięć wymienionych dzielnic, z rozróżnieniem na godziny szczytu komunikacyjnego oraz pozostałe godziny kursowania.

Chciałabym podkreślić, że kwestia ta nie dotyczy wyłącznie wygody podróżowania. Dla wielu mieszkańców, szczególnie seniorów oraz osób z niepełnosprawnościami, dostępność tramwaju niskopodłogowego decyduje o możliwości samodzielnego korzystania z komunikacji miejskiej.

Oczekuję zatem nie tylko wyjaśnienia przyczyn obecnej sytuacji, ale również przedstawienia konkretnych działań i terminów, które pozwolą zapewnić mieszkańcom wszystkich pięciu nowohuckich dzielnic odpowiedni standard komunikacji tramwajowej.

Magdalena Mazurkiewicz

Radna Miasta Krakowa