

BR-03, 152.44.2026

BR-03

X-Skryt



Urząd Miasta Krakowa



RPW/547534/2026
Data: 2026-07-20

PRZEDSIĘWZIECIE
RADA MIASTA KRAKOWA

Jakub Koses

Kraków, dn.

P E T Y C J A

Adresaci:

- Prezydent Miasta Krakowa

- Rada Miasta Krakowa

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA SEKRETARIAT	
WDPYCHTO Data:	2026 -07- 20
Nr	1542
Podpis	

Osoba reprezentująca podmioty wnoszące petycję:



Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz.U. 2018 poz. 870), **działając w interesie publicznym** my niżej podpisani, **wyrażamy poparcie dla budowy linii tramwajowej łączącej osiedle Azory z pętlą tramwajową Cichy Kącik.**
Wnioskuję się o:

1. Jak najszybsze przygotowanie wielowariantowej koncepcji i projektu dla linii tramwajowej Azory - Cichy Kącik.
2. Przygotowanie i wdrożenie rozwiązań maksymalnie ograniczających oddziaływanie akustyczne tramwajów na sąsiednią zabudowę oraz zapewniające poszanowanie przestrzeni i istniejącej zieleni na wnioskowanej trasie.
3. Rozpoczęcie budowy wnioskowanej linii tramwajowej i oddanie jej do eksploatacji przed potencjalnym długotrwałym wyłączeniem ruchu tramwajowego w rejonie Teatru Bagatela związanym z budową metra.



Uzasadnienie:

Rozpoczęty właśnie remont węzła tramwajowego przy Teatrze Bagatela spowodował kolejne w ostatnich latach wyłączenie ruchu tramwajowego do Bronowic. **Brak tras alternatywnych znów skazuje dziesiątki tysięcy pasażerów na niewydolną komunikację autobusową na okres wielu miesięcy, utrudniając codzienne podróże.**

Tramwaje stanowią podstawę krakowskiej komunikacji miejskiej, odpowiadając za ok. 60% przewożonych pasażerów wg danych z Kompleksowych Badań Ruchu 2023. Rozwój miasta pociąga za sobą zwiększenie potrzeb transportowych. Aby system transportowy mógł je spełnić potrzebny jest ciągły rozwój zasięgu, ale też i niezawodności sieci tramwajowej.

Jednym z kluczowych planowanych odcinków sieci tramwajowej jest linia łącząca os. Azory i Cichy Kącik wzdłuż ul. Piastowskiej. Odpowiada ona na szereg pilnych problemów, z którymi zmagają się mieszkańcy zachodniej części Krakowa.

Po pierwsze: trasa wzdłuż ul. Piastowskiej będzie stanowić **alternatywną drogę dojazdu do Bronowic**, które obecnie "wiszą" na jednym połączeniu wzdłuż ul. Królewskiej aż do Teatru Bagatela. Każdy remont, utrudnienie w ruchu czy awaria oznacza odcięcie od transportu tramwajowego całej północno-zachodniej części miasta.

Po drugie: linia zapewni włączenie w sieć transportu szynowego okolicy **Miasteczka Studenckiego AGH**. Jest to obszar o dużej gęstości zaludnienia oraz wieloma celami podróży, jak obiekty uczelni, biurowce i obiekty sportowe.

Po trzecie: bez realizacji tej trasy niemożliwe będzie zapewnienie **wystarczającej oferty przewozowej dla Górki Narodowej i Azorów** (a przyszłościowo także Bronowic Wielkich), ze względu na ograniczoną przepustowość odcinka Krowodrza Górka - Dworzec Towarowy.

Po czwarte: realizacja linii **poprawi połączenie międzydzielnicowe w osi północ-południe po zachodniej stronie miasta**. Dodatkowo dla mieszkańców Bronowic, Azorów i Łobzowa zapewni bezpośredni szybki dojazd do potencjalnej stacji metra Muzeum Narodowe.

Wskazujemy również na konieczność budowy tej linii przed potencjalnym rozpoczęciem budowy stacji metra w rejonie Teatru Bagatela - przynajmniej na odcinku między Cichym Kącem a ul. Bronowicką. Prace budowlane nad metrem będą się wiązały z długotrwałym wyłączeniem ruchu tramwajowego na ul. Karmelickiej. Bez trasy przez Cichy Kącik będzie oznaczać to kolejne odcięcie

dziesiątek tysięcy pasażerów od komunikacji tramwajowej na wiele miesięcy - a może nawet i lat.

Jednocześnie jako warunek absolutnie konieczny wskazujemy przyjęcie założeń projektowych i wykonawczych, które będą zapewniać **minimalizację: hałasu, drgań, zajętości miejsca oraz wycinki zieleni**. Projekt musi zakładać ochronę istniejących drzew, poszanowanie obecnej przestrzeni i przede wszystkim: ograniczenie uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Jest to możliwe do spełnienia m.in. poprzez:

- Lokalizację torowiska i jezdni w sposób minimalizujący kolizję z istniejącymi drzewami, w tym przyjęcie minimalnych funkcjonalnych szerokości poszczególnych elementów drogi, jak torowisko, pasy ruchu, drogi dla rowerów, itd.
- Wydzielone, zielone torowisko, które nie tylko poprawia walory estetyczne i zwiększa udział powierzchni biologicznie czynnej, ale również (z doświadczeń krakowskich) wiąże się ze znacznie mniejszą podatnością na degradację i mniejszą emisją hałasu oraz drgań.
- Zastosowanie mat wibroizolacyjnych oraz innych rozwiązań technicznych zapewniających maksymalną redukcję drgań i hałasu, o wieloletnim przewidywanym okresie bezawaryjnego działania.
- Trasowanie torowiska w możliwie prostym przebiegu - co również wpływa na mniejszy hałas.
- Nowe nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż całej drogi.
- Zaprojektowanie elementów infrastruktury w sposób estetyczny przy współpracy z architektami krajobrazu.
- Wykonanie wnikliwego audytu akustycznego.

Podsumowując: ze względu na konieczność zwiększenia efektywności i niezawodności transportu tramwajowego w północno-zachodniej części Krakowa oraz potrzebę obsługi obszaru Miasteczka Studenckiego AGH wydajniejszym niż komunikacja autobusowa transportem szynowym, wnioskujemy o jak najszybsze przygotowanie linii tramwajowej Cichy Kącik - Azory. Za warunek konieczny do jej powstania uznajemy wykonanie jej w sposób zapewniający poszanowanie przestrzeni i istniejącej zieleni oraz maksymalnie ograniczający hałas i drgania, za pomocą zaproponowanych rozwiązań.

