



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.26.2021.DP

Kraków, 2021-11-02

*Janina Świątko!*

Dotyczy: PETYCJI Z DNIA 4 PAŹDZIERNIKA 2021 R.

W dniu 5 października 2021 r. do Urzędu Miasta Krakowa wpłynęła skierowana m.in. do Prezydenta Miasta Krakowa petycja, w treści której zwrócono się z postulatem wprowadzenia w przebiegu planowanej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na trasie Meissnera - Mistrzejowice podziemnego tunelu na odcinku od ul. Bohomolca do Ronda Barei. Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Przebieg planowanej linii tramwajowej stanowiącej część systemu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju jest określony dokumentami planistycznymi oraz koncepcją i decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice)” na etapie koncepcyjnym przewidziano przeprowadzenie ruchu tramwajowego na wydzielonym pasie wzdłuż ul. Dobrego Pasterza. Na wysokości Parku Wodnego tramwaj przecina ul. Dobrego Pasterza kontynuując przebieg ul. Krzesławicką, a następnie przechodzi przez ul. Bohomolca na wschodnią stronę tej ulicy i biegnie wydzielonym pasem do pętli w Mistrzejowicach.

Należy podkreślić, że opisany powyżej przebieg i kształt linii tramwajowej jest swoistym konsensusem pomiędzy możliwościami technicznymi, oczekiwaniami oraz założeniem budowy linii tramwajowej na powierzchni. Projekt od podstaw miał nadawać priorytet dla komunikacji zbiorowej w stosunku do ruchu kołowego. Założeniem projektu jest wybudowanie linii tramwajowej z dostosowaniem układu drogowego, nie zaś rozbudowa układu drogowego wraz z budową tramwaju. Wobec powyższego, wszelkie działania związane z organizacją ruchu i jego dostosowaniem są prowadzone w taki sposób, aby tramwaj utrzymał status Krakowskiego Szybkiego Tramwaju.

Jednocześnie zasygnalizowania wymaga, że linie tramwajowe - z uwagi na efektywność - prowadzi się celem skomunikowania komunikacją zbiorową terenów silnie zurbanizowanych,

a za taki obszar należy uznać okolice pogranicza Dzielnicy III Prądnik Czerwony oraz Dzielnicy XV Mistrzejowice.

Dodatkowo informuję, że w dniu 11 czerwca 2021 r. zostało ukończone „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. Jego autorzy zarekomendowali do dalszej realizacji, jako najbardziej efektywny, wariant premetro szybki tramwaj o symbolu T6D. W przedmiotowym opracowaniu trasa linii tramwajowych przebiega na kierunku wschód-zachód w północnej części Krakowa i biegnie od Wzgórz Krzesławickich (ul. Kocmyrzowska, Łowińskiego, Ujastek) na zachód, przez Nową Hutę (Al. Solidarności i Al. gen. Wł. Andersa), Bieńczyce (Al. gen. Wł. Andersa), Mistrzejowice (Al. gen. T. Bora Komorowskiego oraz ul. Dobrego Pasterza), Prądnik Czerwony (ul. Lublańska, Młyńska, Pilotów), Grzegórzki (ul. Olszyny, Brodowicza, Lubicz), Stare Miasto (ul. Basztowa, Rajska, Czysta), Krowodrzę (ul. Reymonta, Armii Krajowej), Bronowice (ul. Armii Krajowej) oraz Prądnik Biały (ul. Jasnogórska), do zajezdni Stelmachów. Wariant o symbolu T6D posiada przebieg w pełni bezkolizyjny na odcinku centralnym, w którym trasa przebiega w tunelu (od ul. Młyńskiej do ul. Reymonta), na fragmencie odcinka zachodniego (tunel od ul. Zarzecz do ul. Conrada) oraz na fragmencie odcinka wschodniego (estakada od ul. Józefa Bogusza do ul. Krzesławickiej).

Na odcinku od ul. Krzesławickiej do ul. Młyńskiej, przyjęte rozwiązanie zakłada wykorzystanie infrastruktury transportowej, która powstanie w ramach zadania pn. „Budowa linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice)”. Z uwagi na wysoki stopień zaawansowania realizacji przedmiotowego zadania, wykonawca Studium nie analizował możliwości prowadzenia premetra szybkiego tramwaju w poziomie -1 wzdłuż ul. Dobrego Pasterza.

Przeprowadzone analizy obejmowały możliwość podłączenia linii premetra do linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na wskazanym odcinku oraz kwestię ewentualnego wykorzystania infrastruktury torowej - o której mowa powyżej - przez pojazdy premetra szybkiego tramwaju.

Szczegółowe informacje o ww. Studium są dostępne na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa pod następującym adresem: [https://www.bip.krakow.pl/?sub\\_dok\\_id=143819](https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=143819) oraz na dedykowanej stronie internetowej [www.stm.krakow.pl](http://www.stm.krakow.pl).

W odniesieniu do postulatów dotyczących przeprowadzenia trasy linii tramwajowych w tunelu podziemnym pomiędzy ul. Dobrego Pasterza, a ul. Bohomolca informuję, że Zarząd Dróg Miasta Krakowa przeprowadził wraz z wykonawcą przedmiotowej inwestycji uproszczoną analizę możliwości wdrożenia takich rozwiązań. W jej rezultacie stwierdzono, że na obecnym etapie nie ma możliwości wdrożenia postulowanych w tym zakresie zmian. Najistotniejszą przeszkodę stanowi bowiem różnica terenu pomiędzy ul. Dobrego Pasterza, a północnym odcinkiem ul. Bohomolca. Tramwaj na projektowanym odcinku w tym przebiegu porusza się po niwelecie ok. 3%. Ewentualne przeniesienie jego trasy na poziom -1 w obszarze Parku Wodnego spowodowałoby wzrost różnicy terenu do pokonania (nawet przy zwiększeniu pochylenia do maksymalnego 5 % poziomu) oraz wymagałoby wykonania tunelu na długości ok. 900 metrów bieżących (aż do okolicy pętli Mistrzejowice). W rezultacie powyższego, powstałby odcinek tunelowy od ronda Polsadu do okolic pętli Mistrzejowice. Przyjęcie takiego rozwiązania wykraczałoby poza zakres przyjętej i opracowanej dla tego zadania inwestycyjnego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz generowałoby dodatkowe obciążenie

finansowe, które w odniesieniu do kosztów projektu mógłby wynieść dla samych nakładów inwestycyjnych ok. 350 mln zł. Wskazana kwota (doliczając wartości kosztów finansowania i utrzymania) znacząco przekracza możliwości obecnego kontraktu. Ponadto takie rozwiązanie doprowadziłoby do naruszenia zapisów zamówienia publicznego, które dotyczyło wykonania linii naziemnej, nie zaś *de facto* metra na odcinku ok. 900 metrów bieżących.

Mając zaś na uwadze okoliczność, iż praca przewozowa dla budowanej linii ma wynosić ok. 27 tysięcy pasażerów na dobę podkreślenia wymaga, że powyższe w sposób znaczący może wpłynąć na zmniejszenie ruchu kołowego na opisywanym obszarze.

W odniesieniu do wskazanych w treści petycji obaw związanych z ewentualnymi niedogodnościami związanymi z funkcjonowaniem linii tramwajowych na odcinku Meissnera-Mistrzejowice, pragnę poinformować, co następuje:

- Odległość linii tramwajowej od obu budynków mieszkalnych przy ul. Krzesławickiej wynosi ponad 15 metrów,
- Ulice: Aliny i Krzesławicka stracą bezpośrednie połączenie z ul. Dobrego Pasterza, co nada im charakter lokalny. Dojazd do budynków mieszkalnych przy ul. Krzesławickiej będzie się odbywał za pośrednictwem ul. Jana Brzechwy,
- Założenia przedmiotowej inwestycji zakładają poprawę jakości życia mieszkańców, co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Planuje się m.in. budowę wydzielonych ścieżek rowerowych na całej trasie tramwaju, wykorzystanie bezpiecznej, cichej nawierzchni na ścieżkach rowerowych i jezdniach, zaprojektowanie lepszej geometrii drogowej oraz nowego oznakowania pionowego i poziomego. Wszystkie prace projektowe i wykonawcze uwzględniają dostosowanie całego przebudowywanego układu do obecnych przepisów oraz standardów pieszo-rowerowych, w tym przewidzianych dla niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Odpowiadając na Państwa uwagi dotyczące kwestii nieprzeprowadzenia konsultacji społecznych oraz niepodjęcia wystarczających działań celem umożliwienia zapoznania się osób zainteresowanych ze szczegółami przedmiotowej inwestycji, pragnę przybliżyć, co następuje.

Koncepcja zadania inwestycyjnego pn. „Budowa linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice)” wraz z konsultacjami społecznymi i zapewnieniem udziału społeczeństwa w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach była wykonywana na przełomie 2015 i 2016 roku. Zaplanowano wówczas i określono kształt i przebieg linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na ww. odcinku. Z uwagi jednak na okoliczność, iż pierwotna koncepcja tego zadania nie uwzględniała w swoim zakresie premetra, obecnie do projektu wprowadzane są korekty umożliwiające wykorzystanie linii pod układ szynowego transportu bezkolizyjnego.

Informacje w powyższym zakresie zostały skierowane do osób zainteresowanych poprzez środki masowego przekazu, jak również były omawiane na konsultacjach przeprowadzonych w 2021 roku, w ramach których posługiwano się następującymi metodami:

- Ankieta online,
- Dwa spotkania z ekspertami online,
- Spotkanie z ekspertami w sali,
- Telefoniczne dyżury projektanta,
- Elektroniczny formularz zgłoszeń.

Niezależnie od ww. konsultacji, projekt został również przedstawiony i omówiony w Radzie Dzielnicy III Prądnik Czerwony oraz Radzie Dzielnicy XV Mistrzejowice.

Prowadzone obecnie konsultacje mają na celu ewentualne umożliwienie korekt w zakresie zamówienia tak, aby jak najlepiej dostosować przebieg trasy linii tramwajowej. Nie umożliwiają one jednak wprowadzenie zmian wykraczających poza decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mieszkańcy w sprawie przebiegu linii tramwajowych na przedmiotowym obszarze złożyli łącznie 212 wnioski formalne, z czego 133 osoby wypowiedziały się pozytywnie za zaproponowaną koncepcją projektową, zaś 25 osób było zdecydowanie przeciwnych tej koncepcji. Dodatkowo informuję, iż przez stowarzyszenia: Stowarzyszenie Forum Prądnik Czerwony, Stowarzyszenie Przyjaciele Ulicy Pszona oraz Stowarzyszenie Olsza II do Zarządu Dróg Miasta Krakowa zostały przekazane ankiety z udziałem 827 ankietowanych (582 osoby poparły budowę / 118 nie poparły / 125 bez zdania / 2 osoby nie udzieliły odpowiedzi).

Wobec powyższego podkreślenia wymaga, iż aktualna koncepcja przebiegu przedmiotowej trasy uzyskała poparcie mieszkańców ww. części Miasta.

Jednocześnie sygnalizuję, że zgodnie z przyjętą „Strategią Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030” (uchwała Nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r.), komunikacji zbiorowej w mieście nadany został priorytet i nadrzędnym celem działań inwestycyjnych jest uatrakcyjnienie podróży środkami transportu zbiorowego. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w Studium wykonalności szybkiego bezkolizyjnego tramwaju i będzie stanowić jeden z jego elementów.

Uwzględniając powyższe informuję, że wykonanie tramwaju na odcinku ul. Dobrego Pasterza - pętla Mistrzejowice w obecnym kształcie jest rozwiązaniem optymalnym i uwzględniającym szereg czynników zewnętrznych.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Państwa przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma sygnatariuszy petycji, wszystkich zainteresowanych osób.

Z poważaniem,

**z up. PREZYDENTA MIASTA**  
  
**Andrzej Koliński**  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Aa.

Do wiadomości:

1. Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
2. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie,
3. Wydział Gospodarki Komunalnej UMK,
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.