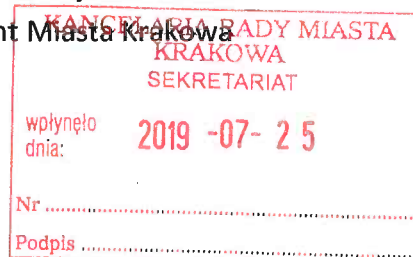


Aleksander Miszański
Radny Miasta Krakowa

Kraków, 17.07.2019 r.

Szanowny Pan
Prof. Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa



Interpelacja

Szanowny Panie Prezydencie,

17 listopada 2018 roku z ul. Mrozowej została wycofana ostatnia jeżdżąca tam linia tramwajowa nr "22" kursująca wtedy z Borku Fałęckiego do pętli Walcownia. Została skierowana do innej krańcówki przy Kopcu Wandy. Taką decyzję podjęto z powodu katastrofalnego stanu torowiska wzdłuż ul. Mrozowej, co jest niewątpliwie konsekwencją wieloletniego zaniedbania infrastruktury przez stronę miejską. Docierają do mnie sygnały od mieszkańców obawiających się, że odkładanie w czasie remontu na tym ciągu, ma na celu doprowadzenie do sytuacji, że ludzie o tej trasie zapomną i nigdy nie zostanie już przywrócona do ruchu.

Zdaję sobie sprawę z tego, że trasa ta w ostatnich latach straciła na znaczeniu. Z kilku linii tam docierających, dla nowohucian niemal kultowej "16" do Mistrzejowic, "17/25" do os. Piastów, ostatnio została tam tylko "dwudziestka dwójka" do podgórskiego Borku Fałęckiego. Zmiany kadrowe w kombinacie zrobiły swoje i ludzi do pracy jeździło mniej. Nie znaczy to jednak, że pracowników mających zatrudnienie w okolicy nie ma wcale. O ich potrzebach magistrat musi pamiętać, bo także dzięki ich podatkom, może funkcjonować. Niepokojące jednak jest to, że po optymistycznej dla Nowej Huty całkowitej renowacji równie zdezelowanej trasy do Pleszowa (także nad którą wisało widmo całkowitej likwidacji), dochodzi do bezprecedensowego wydarzenia. Zamykane jest torowisko nie dlatego, że idzie do remontu, ale najprawdopodobniej do całkowitej rozbiórki, tylko z powodu zaniedbań nie stojących po stronie krakowian.

Niemal wszystkie torowiska w Nowej Hucie są w opłakanym stanie. Odcinek Plac Centralny – Kopiec Wandy na granicy upadku, podobnie pomiędzy Kopcem Wandy a Kombinatem jest kiepsko. Niezbyt dobrze prezentują się tory koło zajezdni tramwajowej czy trasie do Wzgórz Krzesławickich. Nie napawa to optymizmem. Mieszkańcy boją się kolejnych wyłączeń z eksploatacji. W Krakowie stanie się to co w aglomeracji łódzkiej czy śląskiej, gdzie zamyka się tory w niebezpiecznym tempie. Mieszkańcy mają prawo pytać czy stać nas na budowę nowych tras tramwajowych jak starych nie potrafi się utrzymać i tak jak w przypadku Walcowni po prostu się "zawiesza".



Aleksander
Miszański

Radny Krzeszowice

Kamil Kłosowski za Dorotę

Biorąc pod uwagę doniesienia prasowe dotyczące kosztu remontu ul. Karmelickiej na poziomie 15 milionów złotych, proszę o informację jaką kwotę należałoby przeznaczyć na remont kapitalny trasy do Walcowni, aby objął on przebudowę pętli, prostego torowiska oraz rozjazdów na skrzyżowaniu ul. Mrozowej i Ujastek? Czy zamierza Pan taką pozycję zabezpieczyć w budżecie miejskim na 2020 rok?

Chciałbym jednocześnie przekazać uwagi i wnioski mieszkańców dotyczących trasy tramwajowej do pętli "Walcownia".

Ulica Mrozowa, która dzięki licznemu drzewostanowi winna być Aleją Mrozową, ma w ocenie mieszkańców kompletnie niewykorzystany potencjał. Marzeniem luboczan jest przedłużenie trasy do ich osiedla, ale na przeszkodzie stoi linia kolejowa nr 95. Konieczna byłaby budowa wiaduktu lub tunelu pod szynami kolejowymi. Stąd pojawia się postulat budowy nowego przystanku kolejowego Kraków – Lubocza na wysokości pętli tramwajowej i budowa małego centrum przesiadkowego. To także większa inicjatywa, ale na pewno warta przeprowadzenia.

Natomiast to co można zrobić już dzisiaj to remont torowiska. Tu pada nawet propozycja budowy jednotorowej linii (wzorem warszawskiego Boernerowa – linia 20) z jedną mijanką na wysokości przystanku "Blokowa", aby jeszcze zmniejszyć koszty inwestycji. Niewątpliwą zaletą trasy do Walcowni jest prosty przebieg, nie ma tam licznych łuków. Tym samym trwałość torowiska byłaby bardzo długa. Nie jest to miejsce o znaczeniu krajobrazowym, technologia wykończenia torów powinna przypominać obecną al. Pokoju. Remont torowiska do Walcowni to wydatek na kilkadziesiąt lat.

Wewnątrz pętli należałoby wybudować parking P+R, podobnie na zdezelowanym placu obok. Przypomnieć trzeba, że Accelor Mittal deklarował wsparcie w zakresie remontu trasy.

Na całej długości ulicy Mrozowej należałoby wybudować zielone zatoki parkingowe - po stronie torowiska do parkowania równoległego, po przeciwnej do poprzecznego. Zwiększenie podaży miejsc parkingowych (obecnie na całym odcinku obowiązują znaki B-36) przyciągnęłoby zmotoryzowanych. Ci zostawiliby auta tam i przesiadali się do tramwaju jadącego na drugi koniec miasta. Linia "242" powinna zostać skierowana przez ul. Blokową i Mrozową, aby pasażerowie mieli przesiadkę "drzwi w drzwi" bez konieczności kluczenia przy centrum komunikacyjnym "Kombinat".

Zadaniem miasta nie jest tylko "dopasowanie" oferty do potrzeb, ale szukanie sposobów, aby te potrzeby przybliżyć do oferty. Pierwszy sposób myślenia kilkadziesiąt lat temu stosowało PKP likwidując setki linii kolejowych. Dziś samorządy wskrzeszają część z nich, bo ludzie chcą z nich korzystać.

Z góry dziękuję za odpowiedź na moje pytania.

Z poważaniem
Aleksander Miszański



Aleksander
Miszański