PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.598.2026 Kraków, 27 października 2026 r.

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Mrozowej, prowadzącej do pętli *Walcownia*, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 12 października 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Obecny stan techniczny infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Mrozowej (włącznie z rozjazdem GOP i pętlą *Walcownia*) jest bardzo zły i nie pozwala na prowadzenie komunikacji tramwajowej.

Ad 2 i 3.

W zakresie remontu infrastruktury tramwajowej na ww. odcinku konieczne byłoby całkowite odtworzenie torowiska (podtorze i nawierzchnia torowa), sieci trakcyjnej (sieć jezdna wraz z konstrukcjami wsporczymi i nośnymi, sieci zasilająca i powrotna) oraz sterowania i ogrzewania zwrotnic, a także przywrócenie sygnalizacji świetlnych na odcinku, potrzebnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolidującego z linią tramwajową. Szacowany koszt remontu odtworzeniowego to ok. 50 mln zł.

Ad 4.

Remont/przebudowa torowiska wzdłuż ul. Mrozowej wraz z remontem pętli *Walcownia* nie został ujęty w zestawieniu zadań wskazanych do realizacji jako zadanie inwestycyjne w ramach zadania „Modernizacja torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą". Takie zadanie nie zostało zgłoszone do budżetu Miasta Krakowa na rok 2027 oraz do WPF.

Ad 5.

Zadanie polegające na remoncie/przebudowie torowiska wzdłuż ul. Mrozowej wraz z remontem pętli *Walcownia* nie było zgłaszane do budżetu Miasta Krakowa oraz do WPF

z uwagi na to, że warianty m.in. rozbudowy linii tramwajowej od pętli *Walcownia* w kierunku ul. Mrozowej wchodziły w zakres „Wielowariantowej koncepcji programowo-przestrzennej budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie" odebranej w grudniu 2023 r. i opracowywanej przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK.

Przedmiotowa linia tramwajowa przed jej zawieszeniem cechowała się niskimi potokami pasażerskimi, które nie wskazywały na pilną konieczność przywrócenia funkcjonowania trasy tramwajowej. Obecnie przystanki *Blokowa*, *Mrozowa*, *Agencja Kraków Wschód* i *Walcownia* są obsługiwane przez linie autobusowe.

Ad 6.

W ramach działań Zarządu Dróg Miasta Krakowa nie przygotowano takiej dokumentacji. Jednostka ta aktualnie nie prowadzi i nie przewiduje wszczęcia procedury obejmującej przygotowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wymaganych decyzji administracyjnych na wskazanym terenie.

W ramach zakresu działania Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK nie była przygotowywana odrębna dokumentacja projektowa, techniczna ani kosztorysowa dotycząca remontu istniejącej trasy tramwajowej do pętli *Walcownia*, natomiast została opracowana koncepcja (odebrana w 2023 r.) przyszłej modernizacji układu drogowego, zakładająca dużą ingerencję w przebieg linii oraz towarzyszące jej rozwiązania (bezkolizyjny przejazd przez ul. Blokową, nowa pętla tramwajowa, powiązanie z przystankiem kolejowym itp.). Koncepcja ta wskazywała na możliwość prowadzenia linii tramwajowej wzdłuż ul. Mrozowej lub alternatywnie ul. Łowińskiego.

Ad 7.

Z uwagi na to, że Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie prowadzi aktualnie działań w przedmiotowym zakresie, nie określono harmonogramu prac. W przyszłości, oprócz zapewnienia środków finansowych na remont, konieczne byłoby jednak również uwzględnienie zwiększenia stałych kosztów obsługi transportowej tramwajem, wynikających z organizacji przewozów transportem szynowym w celu zapewnienia finansowania obsługi dodatkowych kilometrów bez pogorszenia częstotliwości kursowania na istniejącej sieci.

Ad 8.

Przywrócenie regularnych połączeń tramwajowych wymaga nie tylko wykonania niezbędnych prac technicznych, ale także oceny kosztów i zasadności takiego rozwiązania. Należy sprawdzić, czy przy obecnym zagospodarowaniu tego obszaru i liczbie pasażerów uruchomienie tramwaju, którego eksploatacja jest kosztowna, byłoby uzasadnione. W takim przypadku przywrócenie regularnych połączeń tramwajowych do pętli *Walcownia* byłoby możliwe.

Ad 9.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie dostrzega potencjalne znaczenie trasy tramwajowej do pętli *Walcownia* zarówno w kontekście poprawy dostępności komunikacji miejskiej we wschodniej części Nowej Huty, jak i zwiększenia niezawodności funkcjonowania sieci tramwajowej. W perspektywie rozwoju zabudowy w rejonie ul. Lubockiej uruchomienie

połączenia tramwajowego mogłoby stanowić istotną poprawę oferty KMK. Warunkiem wykorzystania potencjału tej trasy byłoby jednak zapewnienie odpowiedniej dostępności pieszej, w tym funkcjonowanie przejścia pod torami, umożliwiającego bezpieczne i wygodne dojście do przystanków.

Znaczenie pętli *Walcownia* należy rozpatrywać również w kontekście elastyczności organizacji ruchu tramwajowego. Doświadczenia z okresu przebudowy torowiska związanej z budową drogi ekspresowej S7 pokazały, że brak możliwości zawracania tramwajów w tym rejonie powodował konieczność kończenia tras na terenie zajezdni, ograniczając możliwości organizacji ruchu w trakcie prowadzonych prac infrastrukturalnych. Możliwość wykorzystania pętli mogłaby zatem ułatwić organizację komunikacji podczas przyszłych remontów i inwestycji, a także zwiększyć odporność sieci tramwajowej na występujące utrudnienia.

Ad 10.

W przypadku przywrócenia ruchu do pętli *Walcownia* zakłada się skierowanie do niej linii tramwajowej nr 22.

Ad 11 i 12.

Miasto, mając na uwadze rozwój terenów Nowej Huty, w 2021 r. zawarło umowę na sporządzenie opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie". W zakresie tego zadania ujęta była również koncepcja rozbudowy linii tramwajowej i układu drogowego na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej *Walcownia* do włączenia w istniejącą linię tramwajową w ciągu ul. Mrozowej lub do skrzyżowania ulic Łowińskiego i Ujastek (w zależności od poszczególnych wariantów) wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą (trakcja, zasilanie, budynek socjalny dla kierowców i motorniczych itp.). Koncepcja ta została odebrana w grudniu 2023 r. W cenach z 2023 r. maksymalny koszt realizacji węzła komunikacyjnego w Luboczy oszacowany został na poziomie ok. 400 mln zł brutto. Natomiast w trakcie prac nad *Strategią Rozwoju Krakowa* ówczesny Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK założył, że koszt budowy węzła komunikacyjnego wyniesie ok. 550 mln zł.

Aktualnie trwa proces sporządzania dokumentu *Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030.2050*. Projekt *Strategii* wskazuje na potrzebę rozwoju zrównoważonego transportu oraz wzmacniania roli transportu zbiorowego i szynowego w obsłudze różnych części Miasta. Zachowanie możliwości wykorzystania istniejących korytarzy transportu szynowego zwiększa elastyczność Miasta w zakresie obsługi przyszłych potrzeb przewozowych oraz integracji różnych środków transportu publicznego.

Ustalenia *Strategii* dotyczące polityki przestrzennej będą musiały zostać uwzględnione w aktach planowania przestrzennego w rozumieniu art. 2 pkt. 22 ustawy *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Zawarty w *Strategii* Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej (MSFP) określa docelowe kierunki rozwoju przestrzennego Miasta i stanowi podstawę prowadzenia spójnej polityki przestrzennej. W części dotyczącej głównych korytarzy i elementów sieci transportowych MSFP wskazuje modernizację torów w ul. Mrozowej jako jedno z przedsięwzięć związanych z rozwojem i modernizacją infrastruktury transportu

szynowego, służące poprawie funkcjonowania sieci tramwajowej oraz zwiększeniu dostępności transportu zbiorowego we wschodniej części Krakowa.

Strategia ma jednak charakter dokumentu kierunkowego i nie określa szczegółowego zakresu rzeczowego, harmonogramu realizacji ani źródeł finansowania poszczególnych inwestycji. Kwestie te będą przedmiotem odrębnych analiz i decyzji podejmowanych na etapie przygotowania i realizacji konkretnych przedsięwzięć.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Jan Hoffman

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Wydział Budżetu Miasta
6. Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. Aa