



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.291.2025

**Pani
Grażyna Fijałkowska
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie wykonania koncepcji budowy tramwaju do szpitala Uniwersyteckiego w Prokocimiu od skrzyżowania ul. Wielickiej/Teligi, wzdłuż ul. Marii Orwid do ul. Jakubowskiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 14 marca 2025 r., uprzejmie informuję.

Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa w ramach umowy nr W/II/44/GK/2/2021 z 21 kwietnia 2021 roku realizował zadanie inwestycyjne, polegające na sporządzeniu opracowania pn. *„Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride”*.

Celem opracowywanej koncepcji, zgodnie z zakresem umowy z wykonawcą, było rozpoznanie możliwości prowadzenia linii tramwajowej umożliwiającej poprawę jakości obsługi komunikacyjnej os. Rżąka i południowej części os. Nowy Bieżanów, poprawę dostępności obiektów ochrony zdrowia zlokalizowanych w rejonie ul. Jakubowskiego oraz przeanalizowanie możliwości ewentualnego przekroczenia linią tramwajową autostrady A4 w kierunku Wieliczki. Opracowanie miało charakter wielowariantowy, tzn. analizowane były różne możliwości prowadzenia linii tramwajowej. Ostatecznie wypracowano sześć wariantów przebiegu linii tramwajowej. Jednym z nich był wariant W3, zakładający przebieg linii tramwajowej wzdłuż ul. Wielickiej, następnie wyprowadzenie linii tramwajowej z jezdni i prowadzenie między ul. Marii Orwid a ul. Jerzmanowskiego (między Szpitalem Uniwersyteckim a Poradnią Opieki Paliatywnej - Miejskim Centrum Opieki) w kierunku południowym, z pętlą tramwajową zaprojektowaną przy ul. Rydygiera i ul. Kosocickiej (między Zielonym Pierścieniem Podgórze a Szpitalem Uniwersyteckim). Pomimo tego, że wariant W3 cieszył się dużym zainteresowaniem społecznym oraz charakteryzował się najwyższą dostępnością do obiektów ochrony zdrowia, otrzymał on negatywne opinie w zakresie jego wpływu na środowisko przyrodnicze, w których podnoszono występowanie kolizji rozwiązań ww. wariantu, tj. ingerencję w granice istniejącego Parku Rżąka i projektowanego w rejonie ul. Słona Woda, należących do całościowego założenia przestrzennego o funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej - *„Zielonego Pierścienia Podgórze”*, tzw. Nowych Plant Podgórskich. Dodatkową kolizję terenową stanowiły procedowane w okolicy zamierzenia inwestycyjne oraz kubaturowe, z którymi należało skoordynować rozwiązania projektowe w zakresie prowadzenia linii tramwajowej, tj. *„Budowa układu komunikacyjnego dla obsługi Szpitala Uniwersyteckiego w Prokocimiu”* wzdłuż ul. Jakubowskiego oraz *„Budowa zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami przy ulicy Wielickiej w Krakowie”* wzdłuż ul. Marii Orwid.

Zgodnie z analizami ruchu, w wariancie W3 (zapewniającym bezpośrednią obsługę Szpitala Uniwersyteckiego) zauważono we wszystkich horyzontach progностycznych wzrost wymiany pasażerskiej na przystanku Jakubowskiego, co świadczy o dużym zainteresowaniu realizacją podróży do Szpitala. Niemniej jednak, wielkości potoków pasażerskich dla poszczególnych wariantów nie różniły się znacząco na wspólnym przebiegu w ciągu ulicy Wielickiej – niewielkie różnice zaobserwowano natomiast w wariancie W3, który jest mniej atrakcyjny z punktu widzenia pasażerów, ponieważ kończył bieg przy Szpitalu Uniwersyteckim, w gorszym stopniu poprawiał dostępność komunikacyjną terenów osiedlowych położonych wzdłuż ul. Wielickiej i nie zapewniał obsługi transportowej osiedla Rżąka. Biorąc powyższe analizy pod uwagę, z punktu widzenia liczby przewiezionych pasażerów, wariant W3 okazał się najmniej korzystny, ponieważ jego przebieg różnił się od pozostałych wariantów i nie warunkował tożsamesgo popytu na podróże tramwajem w porównaniu do pozostałych wariantów.

Cały analizowany obszar charakteryzuje się skomplikowanym ukształtowaniem wysokościowym terenu oraz wysoką intensywnością zagospodarowania terenu (zarówno pod kątem zabudowy, jak i terenów zielonych). Ponadto północno – wschodni fragment terenu, którego dotyczy interpelacja (rejon skrzyżowania ul. Wielickiej i ul. Leonida Teligi) pozostaje objęty granicami obowiązującego od 24 lutego 2024 roku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowy Prokocim”. Fragment ten zakwalifikowano jako teren drogi publicznej, o podstawowym przeznaczeniu pod drogę publiczną klasy głównej ruchu przyspieszonego z wydzielonym torowiskiem tramwajowym, oznaczony w planie symbolem KDGPT.1. Pełna treść miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowy Prokocim” (części: tekstowa oraz graficzna) oraz informacje o zakresie jego obowiązywania, zostały opublikowane na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa pod adresem https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=186508.

Pozostała część terenu, którego dotyczy interpelacja, nie jest objęta granicami żadnego obowiązującego ani sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W związku z powyższym, w zakresie tej części terenu, realizacja linii tramwajowej byłaby możliwa w ramach drogowych robót budowlanych wykonywanych w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 311) albo w oparciu o decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, o której mowa w przepisie art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t. j. Dz. U. 2024 r. poz. 1130 z późn. zm.), w powiązaniu z przepisem art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1145 z późn. zm.).

W ramach realizacji przedmiotowego zadania każdy z wariantów został przeanalizowany pod kątem opłacalności z punktu widzenia efektów zewnętrznych generowanych dla społeczeństwa w wyniku realizacji, a następnie eksploatacji inwestycji. Przedmiotowa analiza wykazała, że wszystkie warianty charakteryzują się ujemnymi wskaźnikami oceny efektywności/opłacalności społecznej inwestycji. Jako najbardziej kompromisowy i możliwy do dalszej realizacji na podstawie ustaleń wynikających z konsultacji społecznych, rozpatrzenia uwag zgłoszonych we wnioskach i petycjach przez Mieszkańców Krakowa, uproszczonej analizy kosztów i korzyści, a także przeprowadzonego opiniowania w komórkach organizacyjnych Gminy Miejskiej Kraków, wskazany został wariant 7.3. Dla ww. wariantu w 24 maja 2024 roku złożono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast 9 sierpnia 2024 roku otrzymano postanowienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednakże, mając na uwadze liczne protesty społeczne dotyczące prowadzenia linii tramwajowej na odcinku wzdłuż ulicy Wielickiej, zgodnie z preferowanym wariantem, a także lokalizacji parkingu Park&Ride oraz brak realnej perspektywy realizacji przedmiotowej inwestycji w najbliższych latach, 24 grudnia 2024 r. rozwiązano umowę polegającą na sporządzeniu ww. wielowariantowej koncepcji.

W związku z powyższym aktualnie nie planuje się realizacji zadania dotyczącego budowy linii tramwajowej od skrzyżowania ulic Wielickiej, Teligi i Kostaneckiego do osiedla Rząka.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Wydział Planowania Przestrzennego
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa