



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.310.2025

Kraków,

**Pan  
Jakub Kosek  
Przewodniczący  
Rady Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie kładki łączącej osiedle Żabiniec z ulicą Klemensiewicza, przekazaną 24 marca 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Obecnie żadna z jednostek organizacyjnych Gminy Miejskiej Kraków nie realizuje zadania pn. „Budowa kładki łączącej ul. Żabiniec z al. 29 Listopada”. Poprzednim realizatorem zadania był Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie.

W 2020 roku opracowano koncepcję oraz uzyskano decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla terenów kolejowych zamkniętych (wydaną przez Wojewodę Małopolskiego) oraz dla pozostałych terenów otwartych (wydaną przez Prezydenta Miasta Krakowa). Jednak jak dotąd nie pozyskano całości niezbędnego terenu i nie przystąpiono do opracowania dokumentacji projektowej. Aktualnie w Wydziale Skarbu Miasta Urzędu Miasta Krakowa prowadzone jest postępowanie w sprawie nabycia na rzecz Gminy Miejskiej Kraków działek objętych planowaną inwestycją, dla której została wydana decyzja Prezydenta Miasta Krakowa o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

W wyniku podjętych czynności w przedmiotowej sprawie, w 2021 roku pozyskano na rzecz Gminy Miejskiej Kraków nieruchomość w całości objętą ww. inwestycją, składającą się z działki nr 550/4 o pow. 0,2539 ha obr. 44 Krowodrza. W kwestii pozostałych do pozyskania nieruchomości częściowo wchodzących w zakres planowanego przedsięwzięcia, na zlecenie Wydziału Skarbu Miasta wykonane zostały przez uprawnionego geodetę podziały geodezyjne zatwierdzone decyzjami nr:

- 542/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z 19 lipca 2022 r. (ostateczna z dniem 12 sierpnia 2022 r.) - z działki nr 81 obr. 23 Śródmieście zostały wyodrębnione działki nr 81/2 o pow. 0,0131 ha (objęta inwestycją) oraz nr 81/1 o pow. 0,6536 ha (położona poza zakresem inwestycji),

- nr 543/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z 19 lipca 2022 r. (ostateczna z dniem 8 sierpnia 2022 r.) - z działki nr 82 obr. 23 Śródmieście zostały wyodrębnione działki nr 82/2 o pow. 0,0075 ha (objęta inwestycją) oraz nr 82/1 o pow. 0,0106 ha (położona poza zakresem inwestycji),
- nr 544/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z 19 lipca 2022 r. (ostateczna z dniem 12 sierpnia 2022 r.) - z działki nr 83 obr. 23 Śródmieście zostały wyodrębnione działki nr 83/2 o pow. 0,3645 ha (objęta inwestycją) oraz nr 83/1 o pow. 0,1848 ha i nr 83/3 o pow. 0,1241 ha (położone poza zakresem inwestycji),
- nr 628/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z 22 sierpnia 2022 r. (ostateczna z dniem 15 września 2022 r.) - z działki nr 60/13 obr. 23 Śródmieście zostały wyodrębnione działki nr 60/17 o pow. 0,1343 ha (objęta inwestycją) oraz nr 60/18 o pow. 7,5703 ha (położona poza zakresem inwestycji).

Odnosnie do działki nr 60/17 obr. 23 Śródmieście uzyskano informację od właściciela, tj. Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie, że Uczelnia oczekuje na stosowne zgody organów nadzorczych na zbycie ww. działki, które umożliwią dalsze procedowanie postępowania.

Ponadto w decyzjach podziałowych dla działek nr 81, 82 i 83 obr. 23 Śródmieście zamieszczony został warunek, że przy zbywaniu nieruchomości powstałych w wyniku podziału winna zostać ustanowiona służebność drogowa, jako zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

W tym miejscu należy wskazać, że ww. wymienione działki są otoczone kolejowym terenem zamkniętym. Nieruchomości zlokalizowane są pomiędzy liniami kolejowymi (LK) nr 8, 100 wraz z łącznicą, bez zapewnionego dojazdu przez torowiska. Realizacja obsługi komunikacyjnej dla działek nr 81, 82 i 83 obr. 23 Śródmieście wymaga odrębnych porozumień z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) oraz nakładów inwestycyjnych dla wykonania dostępu do drogi publicznej. Kontynuowanie postępowania prowadzonego w Wydziale Skarbu Miasta w sprawie nabycia do zasobu gminnego ww. nieruchomości będzie możliwe po zapewnieniu i uzgodnieniu ich dostępu do drogi publicznej przez tereny kolejowe.

Mając na względzie ww. okoliczności, aktualnie trwają analizy możliwości wykonania inwestycji przy uwzględnieniu zidentyfikowanych przeszkód i utrudnień. Zadanie nie jest obecnie ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa.

Ad 2.

Szansę na wykonanie robót budowlanych dla ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Żabiniec z al. 29 Listopada należy uznać za realne, przy założeniu, że ich realizacja zakończy się w przyszłej dekadzie. Opracowanie i uzgodnienie rozwiązań technicznych przedmiotowego połączenia pieszo-rowerowego w zakresie przekroczenia terenów kolejowych minimum dwóch linii, w obszarze ograniczeń komunikacyjnych i terenowych wydłuży proces projektowania i uzyskiwania decyzji zezwalających na realizację robót budowlanych.

Niezależnie od istniejących uwarunkowań, Gmina Miejska Kraków dostrzega potrzebę realizacji bezpośredniego połączenia (pieszo-rowerowego) przedmiotowych obszarów, które pozytywnie wpłynie na zwiększenie dostępności do środków komunikacji miejskiej mieszkańców os. Żabiniec.

Ad 3.

W 2020 r. opracowano 3 warianty koncepcji połączenia ul. Żabiniec z al. 29 Listopada, z których tylko wariant II został pozytywnie zaopiniowany przez Zakład Linii Kolejowych PLK.

Pozostałe warianty wykazywały zwiększoną ingerencję lub zbliżenie do terenów kolejowych i z tego względu tylko dla wariantu II było możliwe uzyskanie decyzji ULICP. Wariant I przewidywał prowadzenie ciągu pieszo-rowerowego w skarpię wykopu kolejowego wzdłuż LK nr 100 a Wariant IIA zakładał przebieg ścieżki po górnej krawędzi tej skarpy. Oba warianty nie zostały zaakceptowane przez Zakład Linii Kolejowych PLK z uwagi na kolizje z istniejącą infrastrukturą kolejową i zagrożenie bezpieczeństwa utrzymania linii kolejowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, alternatywne warianty przebiegu ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Żabiniec z al. 29 Listopada są istotnie ograniczone ze względu na ingerencję w tereny kolejowe. Podkreślam, że linie kolejowe stanowią tereny zamknięte o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

Ad 4.

Przeście na skarpię kolejowej wzdłuż LK nr 100, pod wiaduktem kolejowym w ciągu LK nr 8, było przedmiotem wariantu I koncepcji z 2020 r., który został negatywnie zaopiniowany przez Zakład Linii Kolejowych PLK. Wówczas nie była analizowana możliwość wykorzystania przejścia technicznego na istniejącym wiadukcie LK nr 8, którego stan techniczny nie pozwala na bezpieczne przeprowadzenie ruchu pieszego w bezpośrednim sąsiedztwie czynnej magistrali kolejowej.

Jednak z uwagi na fakt, że propozycja trasy przejścia, dotyczy w większości terenu i infrastruktury kolejowej, to właściwym podmiotem do powtórnej oceny takiego wariantu są właściwe spółki PKP PLK. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie uzyskał 27 marca 2025 r. od Zakładu Linii Kolejowych PLK negatywną opinię dla przeprowadzenia przejścia wzdłuż linii kolejowej nr 100, pod wiaduktem kolejowym w ciągu linii nr 8, a następnie dowiązanie go do przejścia pieszego istniejącego na wspomnianym wiadukcie (łączącego ogródki działkowe).

Według opinii Zakładu Linii Kolejowych PLK przedmiotowe rozwiązanie przejścia zagraża bezpieczeństwu prowadzenia ruchu poprzez jego zbliżenie do sieci trakcyjnej, konstrukcji wiaduktu a pomost osłabi skarpię nasypu. Wiadukt kolejowy wzdłuż LK nr 8 nie jest natomiast przystosowany do przeprowadzenia ruchu pieszego z uwagi na zbyt małą skrajnię na wsporniku stanowiącym wyłącznie ciąg techniczny i zabronione jest jego użytkowanie przez osoby postronne. Ponadto ww. wiadukt nie jest przystosowany do jakichkolwiek dodatkowych obciążeń w postaci podwieszania konstrukcji obcych.

Wskazana w interpelacji propozycja trasy przejścia nie zapewnia w sposób skuteczny bezpieczeństwa uczestników ruchu zarówno kolejowego, jak i pieszego.

W ramach projektu pn. „Wstępne studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce” na przedmiotowym obszarze analizowane są następujące opcje inwestycyjne:

- rozbudowa linii kolejowej nr 8 na odcinku Kraków Główny – Miechów do układu czterotorowego,
- umożliwienie uruchomienia pociągów pasażerskich – zmiana organizacji ruchu kolejowego na linii nr 100,
- budowa przystanku kolejowego Kraków 29 listopada.

Biorąc pod uwagę powyższe, rozwiązania ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego łączącego ul. Żabiniec z al. 29 Listopada zakładające przekroczenie terenów kolejowych w obszarze krzyżowania się LK nr 8 i LK nr 100, będą musiały uwzględniać warunki oraz ww. plany inwestycyjne spółek PKP.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Stanisław Kracik*

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
6. Wydział Skarbu Miasta
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. aa