PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1006.2025

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie zbadania możliwości wdrożenia krótkiego łącznika kolei linowej (gondolowej) w Mistrzejowicach – między przystankiem kolejowym *Kraków Piastów (SKA)* a pętlą tramwajową *os. Piastów*, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 30 października 2025 r., uprzejmie informuję.

Koleje linowe w terenie miejskim, poza celami turystycznymi, budowane są zwykle po to, aby umożliwić szybkie i wygodne przekroczenia bariery przestrzennej, np. w postaci rzeki, a także dla skomunikowania obszarów, które dzieli znaczna różnica wysokości. Na os. Piastów żaden z przedstawionych warunków nie zachodzi. Ponadto nie ma przesłanek, aby trasę kolei linowej wydłużać poza postulowane miejsca, tj. okolice przystanku kolejowego *Kraków Piastów* oraz pętli tramwajowej *os. Piastów*. Obie lokalizacje dzieli stosunkowo krótki odcinek (około 400 m), stawia to zatem pod znakiem zapytania racjonalność budowy oraz ewentualnego późniejszego utrzymania kolejnego (nowego i dotąd nie eksploatowanego w Mieście) środka transportu.

Ustalenie konkretnych lokalizacji stacji kolei linowej uzależnione byłoby m.in. od struktury własności terenu, zachowania bezpiecznej odległości od budynków, wysokości zabudowy oraz ukształtowania terenu. Pewne ograniczenie w możliwości usytuowania jednej ze stacji stanowi bliskość przebiegającej wzdłuż linii kolejowej granicy z gminą Zielonki.

W kwestii technicznej należy zwrócić uwagę, że kolejka gondolowa, czy też (w szczególności) kolej typu *aerial tram*, posiadają ograniczenia techniczne w zakresie łamania przebiegu trasy na łukach, gdyż co do zasady takie konstrukcje mają charakter prostoliniowy. Kolej gondolowa pozwala na łamanie przebiegu trasy, ale nie na zasadzie profilowania skrętu pętli nośnej, tylko wykonania stacji transferowej, która przenosi gondolę z jednej pętli linii nośnej na drugą, znajdującą się pod innym kątem. Natomiast w proponowanym przebiegu trasy jest nie tylko załamanie tej trasy pod kątem około 25-30 stopni na wysokości os. Bohaterów Września 80/os. Piastów 65, ale również dwa skręty pod kątem minimum 45 stopni, w celu „zjechania" ze śladu ul. Piasta Kołodzieja na teren pętli tramwajowej i nieruchomości przeznaczonych w przyszłości pod nową pętlę tramwajową przy przystanku SKA dla stacji końcowych.

Można podjąć starania dla minimalizacji skrętów pod kątem 45 stopni poprzez wydłużenie trasy i wykonanie jednej stacji początkowej nad pętlą autobusową, a drugiej pomiędzy stacją PKP PLK *Kraków Piastów* (za ul. Nawary/ul. Piastowską w Batowicach) a trasą drogi S52, lecz w myśl fundamentalnych zasad taryfowych w postaci podziału obszaru KMK na strefy biletowe, tworzyłoby to połączenie aglomeracyjne, które wymagałoby posiadania przez pasażera biletu ważnego w I i II strefie biletowej, np. biletu okresowego metropolitalnego na I i II strefę w cenie 169 zł, a nie samego biletu Mieszkańca na I strefę w cenie 90 zł.

Zwrócić należy uwagę, że ekonomiczne uzasadnienie dla kolei linowej polega na realizacji długich i stosunkowo tanich odcinków trakcyjnych (na kilka kilometrów), przy potrzebie powstania kilku drogich stacji. W tym przypadku natomiast zakłada się realizację przynajmniej dwóch stacji końcowych, potencjalnie nawet trzeciej stacji transferowej na odcinku około 400-500 metrów. Jedna ze stacji musi przy tym dodatkowo pełnić funkcję zajezdni dla kolejki gondolowej, umożliwiającej zdjęcie wagoników z głównej pętli napędowej i przetransferowanie ich do zajezdni na potrzeby serwisu lub w celach bezpieczeństwa, gdy warunki atmosferyczne (silne wiatry) nie pozwalałyby na garażowanie gondol na sieci.

Dla przykładu, można przywołać koszty innych projektów kolei linowej:

Paryż – linia C1 od Créteil do Villeneuve-Saint-Georges:

- długość: 4,5 km,
- liczba stacji: 5 (odległości międzystacyjne od 500 do 1800 metrów),
- zdolność przewozowa: 11 000 pasażerów na dzień przy zastosowaniu 10 osobowych gondoli i realizacji kursów nawet co 30 sekund w godzinach szczytu,
- czas realizacji projektu: od 2019 r. do 2025 r. (planowanie uruchomienie na koniec br.),
- koszt: 138 mln euro,

Praga – projekt kolejki Podbaba – Troja – Bohnice:

- długość: 2,24 km,
- liczba stacji: 3,
- zdolność przewozowa: 2300 osób na godzinę,
- czas realizacji projektu: planowany od 2020 r. nadal nie ukończony,
- koszt (szacowany): 1,5 mld koron czeskich (około 262 mln zł).

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zaliczane są: *linie tramwajowe, koleje liniowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą*.

W związku z powyższym, budowa linii kolejowej stanowi przedsięwzięcie wymagające zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Projekt koncepcyjny przedsięwzięcia powinien zawierać kompleksową analizę warunków geologicznych i hydrogeologicznych opartą o wstępne rozpoznanie warunków gruntowo–wodnych lub materiały archiwalne, jeśli ich szczegółowość będzie wystarczająca dla właściwego opracowania projektu. Projekt ten powinien również zawierać wskazanie dalszych czynności (do uzyskania pozwolenia na budowę) w ramach ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. *w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych*, w tym m.in. sporządzenia dokumentacji geologiczno–inżynierskiej w oparciu o przepisy ustawy *Prawo geologiczne i górnicze*, spełniającą wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 r. *w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno– inżynierskiej* oraz sporządzenia projektu odwodnień budowlanych, w przypadku ich planowania – zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 2 ww. rozporządzenia.

W przypadku zamiaru wykonywania odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi wymagane jest sporządzenie dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne, o której mowa w art. 90 ust. 1 pkt. 2 lit. c ustawy *Prawo geologiczne i górnicze*.

Opracowanie ww. dokumentacji należy poprzedzić sporządzeniem, w oparciu o przepisy ww. ustawy, projektów robót geologicznych spełniających wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 grudnia 2011 r. *w sprawie szczególnych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonanie wymaga uzyskania koncesji*. Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania stosownych decyzji właściwego organu administracji geologicznej, zatwierdzających ww. projekty robót geologicznych i dokumentacje geologiczne.

Jednocześnie informuję, że na wskazanym przez Pana Radnego terenie obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- „Mistrzejowice Północ" – uchwała Rady Miasta Krakowa nr XC/2449/22 z dnia 29 czerwca 2022 r. - Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 8 lipca 2022 r., poz. 4796,
- „Piasta Kołodzieja" – uchwała Rady Miasta Krakowa nr LXXXVII/2424/22 z dnia 8 czerwca 2022 r. - Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 20 czerwca 2022 r., poz. 4216,

które co do zasady nie przewidują możliwości lokalizacji stacji kolei liniowej wraz z niezbędnymi urządzeniami budowalnymi.

Zlecenie analizy wstępnej dotyczącej budowy łącznika kolei linowej pomiędzy przystankiem kolejowym *Kraków Piastów* a pętlą tramwajową os. *Piastów* jest niezasadne z uwagi na plany realizacji linii tramwajowej łączącej ww. miejsca. Aktualnie Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska prowadzi postępowanie odwoławcze od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn. *Koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów*, której jednym z elementów jest przedłużenie linii tramwajowej. Po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia możliwe będzie złożenie wniosku o ujęcie w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa zadania inwestycyjnego obejmującego przedłużenie linii tramwajowej z istniejącej pętli tramwajowej na os. Piastów w rejon przystanku kolejowego *Kraków Piastów*. W związku z tym, że przedłużenie linii tramwajowej jest inwestycją zwiększającą dostępność do transportu zbiorowego, w tym kolejowego, zostanie ona uwzględniona w analizach prowadzonych podczas prac nad dokumentami strategicznymi Gminy Miejskiej Kraków.

Podsumowując aktualnie nie planuje się budowy kolei linowej, ani sporządzenia studium wykonalności dla takiego zadania. Nie rozważa się także, z jakich źródeł można byłoby sfinansować ww. przedsięwzięcie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Mazur

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:
Stanisław Mazur
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa
Date / Data: 2025-11-13 15:05

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
5. Wydział Planowania Przestrzennego
6. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. Aa