

Marek Hohenauer

Radny Miasta Krakowa

Kraków, 14.09.2026

Stanisław Kracik

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

stan infrastruktury tramwajowej w Nowej Hucie w ostatnich latach uległ znaczącej poprawie. Wyremontowano torowiska na trasach prowadzących do Wzgórz Krzesławickich i Pleszowa, a także w ciągu ul. Bieńczyckiej, al. Jana Pawła II oraz al. Solidarności. Torowiska prowadzące do Mistrzejowic i os. Piastów, mimo że od ich remontu minęło już wiele lat, nadal wydają się pozostawać w dobrym stanie technicznym.

Jednym z nielicznych wyjątków jest wykorzystywana obecnie przez linie tramwajowe nr 16 i 22 pętla „Kopiec Wandy”, której układ torowy nie był kompleksowo remontowany od kilkadziesiąt lat.

Najbardziej niechlubnym przykładem pozostaje jednak wyłączona z eksploatacji w 2018 roku trasa tramwajowa wzdłuż ul. Mrozowej, prowadząca do pętli „Walcownia”. W ostatnim okresie jej funkcjonowania korzystała z niej linia tramwajowa nr 22, kursująca do Borku Fałęckiego. Z powodu bardzo złego stanu technicznego torowiska linia została decyzją władz miasta skrócona do pętli „Kopiec Wandy”.

W tamtym czasie mieszkańcy byli informowani, że zawieszenie komunikacji tramwajowej przy ul. Mrozowej ma mieć charakter czasowy i potrwa do momentu wykonania remontu odtworzeniowego. Pomimo tych zapowiedzi trasa nie została przywrócona. Co więcej, podczas remontu ul. Ujastek zrezygnowano z odbudowy rozjazdów umożliwiających wjazd tramwajów w kierunku ul. Mrozowej. W efekcie od 2018 roku nie kursują tam tramwaje, a infrastruktura w dalszym ciągu ulega degradacji.

Przy okazji prezentacji nowej siatki połączeń tramwajowych i autobusowych, przygotowanej w związku z planowanym uruchomieniem trasy tramwajowej pomiędzy Mistrzejowicami a Wieczystą, Zarząd Transportu Publicznego przedstawił również schemat rozwoju sieci tramwajowej w perspektywie do 2035 roku. Na schemacie ponownie uwzględniono trasę prowadzącą do pętli „Walcownia”.

Zarząd Transportu Publicznego jest zainteresowany przywróceniem kursów tramwajowych do tej pętli, ponieważ zwiększyłoby to elastyczność planowania i organizacji komunikacji miejskiej. Brak możliwości skierowania tramwajów do Walcowni stał się szczególnie widoczny podczas niedawnych wyłączeń torowisk prowadzących do Wzgórz Krzesławickich oraz Kopca Wandy. Zamiast kończyć kursy na pętli „Walcownia”, tramwaje musiały objeżdżać teren zajezdni tramwajowej, co z pewnością stanowiło utrudnienie organizacyjne również dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie.

Istotnym argumentem przemawiającym za przywróceniem tej trasy jest również poprawa dostępności ul. Mrozowej dla mieszkańców Luboczy. Gabinet Prezydenta Miasta Krakowa podjął rozmowy z ArcelorMittal dotyczące ponownego udostępnienia przejazdu i przejścia przez przepust pod torami kolejowymi linii nr 95, pomiędzy ulicami Burzową i Mrozową. Efektem tych rozmów jest funkcjonujące od niemal dwóch lat wyremontowane i wyasfaltowane połączenie, z którego mogą korzystać kierowcy, rowerzyści oraz piesi.

Rozwiązanie to otworzyło nowe możliwości transportowe dla mieszkańców Luboczy. W stosunkowo krótkim czasie mogą oni dotrzeć do ul. Mrozowej i potencjalnej komunikacji tramwajowej, która jest bardziej niezawodna i przewidywalna niż autobusy kursujące ul. Lubocką. Połączenia autobusowe są często opóźnione z powodu zamykania przejazdu kolejowego przy ul. Blokowej.

Biorąc pod uwagę zarówno zainteresowanie organizatora transportu publicznego przywróceniem linii tramwajowej nr 22 do Walcowni, jak i poprawę dostępności tej pętli dla mieszkańców Luboczy, zwracam się z następującymi pytaniami:

1. Jaki jest obecnie szacowany koszt wykonania remontu odtworzeniowego torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Mrozowej wraz z remontem pętli „Walcownia”, odbudową rozjazdów na ul. Ujastek oraz remontem wszystkich peronów przystankowych znajdujących się na tej trasie?
2. Czy dla tego przedsięwzięcia została przygotowana dokumentacja projektowa, techniczna lub kosztorysowa? Jeżeli tak, proszę o przedstawienie aktualnego stanu prac oraz poniesionych dotychczas kosztów.
3. Czy istnieje możliwość przyspieszenia realizacji tej inwestycji i przeprowadzenia remontu w perspektywie najbliższego roku lub dwóch lat? Przykład remontu torowiska przy ul. Grzegórzeckiej pokazuje, że realizacja pilnych, wcześniej nieplanowanych prac infrastrukturalnych jest możliwa.
4. Czy remont trasy do pętli „Walcownia” zostanie ujęty w najbliższych planach inwestycyjnych lub remontowych miasta? Jeżeli tak, proszę o wskazanie przewidywanego harmonogramu przygotowania i realizacji zadania.
5. Jaki jest szacowany koszt remontu lub odtworzenia punktu socjalnego dla prowadzących, znajdującego się na pętli „Walcownia”?
6. Czy miasto może przeprowadzić bieżące prace remontowe i porządkowe na parkingu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie pętli tramwajowej, tak aby po przywróceniu komunikacji mógł on pełnić funkcję parkingu Park & Ride?
7. Czy Zarząd Transportu Publicznego oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przeprowadziły analizę korzyści komunikacyjnych i

organizacyjnych wynikających z przywrócenia możliwości kierowania tramwajów do pętli „Walcownia”? Jeżeli tak, proszę o przedstawienie jej najważniejszych wniosków.

Planowany węzeł przesiadkowy Kraków Lubocza, obejmujący budowę nowego przystanku kolejowego, jest przedsięwzięciem o odległej perspektywie realizacji. Mieszkańcy Luboczy oraz tej części Nowej Huty nie powinni czekać kolejnych lat na poprawę dostępu do sprawnej komunikacji zbiorowej.

Przywrócenie tramwajów na ul. Mrozową może nastąpić znacznie szybciej niż budowa całego węzła przesiadkowego. Jest ono oczekiwane przez mieszkańców, a jednocześnie leży w interesie całego krakowskiego systemu transportowego. Dlatego zwracam się o potraktowanie remontu torowiska do pętli „Walcownia” jako zadania pilnego oraz o przedstawienie realnego harmonogramu jego realizacji.

Z wyrazami szacunku

Marek Hohenauer

Radny Miasta Krakowa