Marek Hohenauer

Radny Miasta Krakowa

Kraków, 28.10.2025.

Pan dr Aleksander Miszalski

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

Interpelacja w sprawie zbadania możliwości wdrożenia krótkiego łącznika kolei linowej (gondolowej) w Mistrzejowicach – między przystankiem kolejowym „Kraków Piastów (SKA)" a pętlą tramwajową „os. Piastów"

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z pojawiającą się w debacie publicznej propozycją zastosowania miejskiej kolei linowej jako bezkolizyjnego łącznika przesiadkowego w rejonie Mistrzejowic – pomiędzy przystankiem kolejowym Kraków Piastów (SKA) a pętlą tramwajową os. Piastów – zwracam się z interpelacją o zbadanie możliwości wdrożenia takiego rozwiązania w skali pilotażowej.

Impuls do podjęcia tematu pochodzi m.in. z wypowiedzi radnego Dzielnicy XV Mistrzejowice, Tomasza Szmydta, wskazującej, że krótki odcinek kolei linowej mógłby efektywnie „zszyć" istniejącą infrastrukturę przesiadkową, omijając skrzyżowania i ograniczenia terenowe, przy jednoczesnym niskim poziomie hałasu i niewielkiej ingerencji w układ drogowy.

Z uwagi na znaczenie tej części miasta dla codziennych dojazdów mieszkańców oraz potencjalne korzyści (skrócenie czasu przesiadek, poprawa komfortu, odciążenie układu drogowego), proszę o rozważenie zlecenia analizy wstępnej (pre-feasibility), a docelowo – studium wykonalności.

Pytania i prośby o informacje

1. Zasadność i tryb prac analitycznych
   Czy Miasto uznaje za zasadne zlecenie analizy wstępnej dotyczącej budowy krótkiego łącznika kolei linowej na odcinku SKA „Kraków Piastów" ↔ pętla „os. Piastów"? Jaką jednostkę (np. ZTP/ZIM) wskazano by jako wiodącą i w jakim orientacyjnym horyzoncie czasowym?
2. Warianty przebiegu i lokalizacje stacji
   Proszę o opracowanie wariantów korytarza oraz możliwych lokalizacji dwóch kompaktowych stacji (po stronie SKA i pętli), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy, zieleni oraz planowanych inwestycji.
3. Parametry operacyjne i przepustowość
   Jaką docelową przepustowość (pasażerów/h/kierunek) i częstotliwość uznaje się za

minimalnie wymaganą, aby rozwiązanie spełniało rolę skutecznego łącznika przesiadkowego?

4. Integracja taryfowo-biletowa i organizacyjna
   Czy Miasto dopuszcza włączenie takiej linii do systemu KMK/SKA na zasadach pełnej integracji (jeden bilet, wspólna taryfa, koordynacja rozkładów), tak aby rozwiązanie nie miało charakteru „atrakcji turystycznej", lecz regularnego transportu publicznego?
5. Uwarunkowania środowiskowe i komfort mieszkańców
   Proszę o weryfikację wpływu wiatru, oblodzeń i hałasu oraz o analizę rozwiązań minimalizujących uciążliwości (m.in. prowadzenie trasy nad ciągami ulicznymi, unikanie przelotów nad oknami mieszkań, ewentualne zaciemnianie szyb nad wrażliwymi odcinkami).
6. Wymogi prawne i planistyczne
   Jakie decyzje administracyjne i uzgodnienia byłyby konieczne (w tym ewentualne zmiany w MPZP dla rejonu Piastów/Bohaterów Września)? Czy obecne zapisy planistyczne dopuszczają taką infrastrukturę?
7. Porównanie wariantów inwestycyjnych
   Proszę o przygotowanie porównania kosztów i czasu realizacji (CAPEX/OPEX, harmonogram) w stosunku do alternatyw: przedłużenie torowiska, budowa wiaduktu/kładki przesiadkowej, buspas z priorytetem.
8. Model finansowania
   Jakie potencjalne źródła finansowania można rozważyć (środki własne, fundusze zewnętrzne, partnerstwo publiczno-prywatne, instrumenty klimatyczne/innowacyjne)? Czy Miasto widzi możliwość pilotażu w formule „projekt-pilotaż – szybkie wdrożenie"?
9. Bezpieczeństwo i dostępność
   Proszę o przedstawienie standardów w zakresie monitoringu, ewakuacji i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (poziomowe wejścia, windy, rozwiązania „na żądanie" – jeśli możliwe technicznie).
10. Konsultacje społeczne
    W jaki sposób i na jakim etapie Miasto planowałoby przeprowadzić konsultacje z mieszkańcami Mistrzejowic, Radą Dzielnicy XV oraz spółdzielniami mieszkaniowymi?

Uzasadnienie

Rejon Mistrzejowic zyskuje na znaczeniu dzięki kolei aglomeracyjnej (SKA); dziś brakuje jednak sprawnego, bezkolizyjnego spięcia przystanku SKA z pętlą tramwajową i autobusami. Krótki łącznik kolei linowej może stanowić efektywne „zszycie" węzła przesiadkowego przy ograniczonym śladzie w terenie i bez paraliżowania ruchu na czas budowy. Rozwiązanie to – dobrze zaprojektowane i w pełni zintegrowane taryfowo – może stać się pilotażem dla podobnych „mikro-połączeń" w innych częściach Krakowa.

Z wyrazami szacunku

Marek Hohenauer