Kraków, dnia 11 maja 2026 r.

Prezydent Miasta Krakowa **Aleksander Miszalski**
Przewodniczący Rady Miasta Krakowa **Jakub Kosek**
Dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa **Jarosław Tabor**

Apel w sprawie polityki utrzymaniowej torowisk

Szanowni Państwo,

Jako przedstawiciele środowisk zajmujących się sprawami transportu publicznego zwracamy się z publicznym apelem do Prezydenta Miasta Krakowa, Rady Miasta Krakowa oraz Zarządu Dróg Miasta Krakowa w sprawie zmiany polityki utrzymaniowej torowisk.

Podczas majówki prasa żyła sprawą trzech wybrzuszeń szyn w ciągu jednego dnia, i to na dodatek na trzech sąsiadujących ze sobą ciągach, tj. na Starowiślnej, Limanowskiego i Wielickiej. Nie jest to pierwszy raz, gdy mamy do czynienia z tym zjawiskiem we wskazanych miejscach. W listopadzie ubiegłego roku bardzo głośno było o przebiciu podłogi w tramwaju na linii 3 na Starowiślnej przez fragment szyny. W ostatnich dniach doszło też do wykolejenia tramwaju i kolizji z innym tramwajem na łuku w ciągu ul. Limanowskiego, na którym często dochodziło do awarii torowych. Powód jest jasny - są tam zamontowane płaskie szyny blokowe (tj. bez szyjki łączącej główkę i stopkę) znane głównie z tzw. płyty węgierskiej, które, ze względu na swój dosyć jednorodny przekrój poprzeczny, z upływem lat i postępującej utraty właściwości przez mocujące je gumy są bardziej podatne na skutki działania zjawiska rozszerzalności cieplnej. Starowiślna czeka obecnie na zapowiadaną od wielu lat kompleksową wymianę torowiska. Limanowskiego była przebudowywana kilkanaście lat temu, ale przez krótkowzroczne podejście ówczesnego Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu technologia pozostała ta sama. Analogiczne rozwiązanie pozostało także na sporym odcinku Karmelickiej po remoncie tramwaju do Bronowic, a nie ma gwarancji, że i tam nie zacznie dochodzić do podobnych wypadków.

Problemy z jakością infrastruktury występują także w miejscach, w których nie stosuje się tego typu rozwiązań. W złym stanie znajdują się też tory osadzone pod asfaltem oraz dedykowane pasy tramwajowo-autobusowe. Wyróżniają się tutaj m.in. ulica Grzegórzecka, Pawia oraz Monte Cassino. Odczuwalne pogorszenie komfortu podróży można zauważyć też na Wielickiej czy Alei Pokoju, gdzie występuje kilka punktowych ograniczeń prędkości, a także na... trasie tramwajowej do pętli “Czerwone Maki” oddanej do użytku w latach 2011-2012, gdzie na odcinku między przystankami "Lipińskiego" a "Grota-Roweckiego" od niedawna funkcjonuje ograniczenie prędkości do 20 km/h! Wyeksploatowane są też węzły rozjazdowe na skrzyżowaniu ulic Dietla i Starowiślnej, gdzie doszło w ostatnich latach do kilku wykolejeń tramwajów, które sparaliżowały kompletnie sieć tramwajową - podobnie jest też w rejonie pętli "Łagiewniki". Na odnowienie też czekają podstacje trakcyjne, które nie wytrzymują zwiększonego natężenia ruchu, zwłaszcza na Alei Pokoju w czasie zamknięcia ulicy Mogilskiej lub Alei Jana Pawła II.

Domagamy się stanowczej deklaracji ze strony ZDMK w sprawie **ostatecznej rezygnacji ze stosowania technologii płaskich szyn blokowych i wycofania ich ze wszystkich lokalizacji w możliwie niedługiej perspektywie**. Prowadzona przez wiele lat praktyka punktowych napraw powypadkowych torowisk w tej technologii, której przyświeca jedyne założenie, aby torowisko było "sprawne i bezpieczne", bez wnikania w specyfikę tego rozwiązania, niczego nie rozwiązuje. Wiemy, jak się to skończyło na Starowiślnej - dlaczego zatem mamy pozwolić na powtórkę na pozostałych odcinkach? W ostatecznym rozrachunku, szybsze porzucenie tego typu rozwiązań może wyjść lepiej w generalnym porównaniu zysków i strat, co pokazuje przykład ulic Podwale, Krakowskiej czy Królewskiej, gdzie zastosowano wysokie szyny rowkowe (mające szyjkę między główką a stopką) w prefabrykowanych płytach betonowych, które to ze względu na swoją konstrukcję są pozbawione wspomnianych mankamentów szyn blokowych.

Tak samo oczekujemy **powzięcia wszelkich środków w celu ograniczenia hałasu na torowiskach,** zwłaszcza poprzez regularne szlifowanie szyn i podbijanie podkładów, co realnie i szybko podniesie komfort pasażerów i mieszkańców. Doceniamy podjętą kilka miesięcy temu deklarację władz miasta w sprawie zakupu szlifierki torowej, jednak wraz z zakupem muszą pójść konkretne decyzje od strony zarządcy infrastruktury. Za dobrą monetę bierzemy też ostatnią umowę z ZUE S.A., w której zlecono szlifowanie przeszło 150 km toru pojedynczego. Apelujemy jednak, aby docelowo wdrożyć szlifowanie toru zabudowanego w jezdni przynajmniej raz na pół roku, zwłaszcza w obrębie II obwodnicy, a w przypadku torowiska wydzielonego - raz na rok. Standardem musi się stać regularne oczyszczanie i uzupełnianie podbudowy - jest szereg miejsc, które od przeszło kilku czy kilkunastu lat nie miały prowadzonych prac tego typu, zwłaszcza w południowej części miasta.

Domagamy się też ponadto **opublikowania czytelnego harmonogramu na Biuletynie Informacji Publicznej i jego regularnego aktualizowania, w zakresie planów na remonty i przebudowy następnych odcinków torowisk** po remoncie Starowiślnej. Dobrą praktyką musi się też stać regularna publikacja listy odcinków, które wymagają interwencji zarządcy, z wyszczególnieniem zakresu sugerowanych działań. Ograniczenie się do podania procentowej wartości w "Raporcie o stanie gminy" nie daje żadnej konkretnej informacji przeciętnemu pasażerowi. Przewidywalność w organizacji i funkcjonowaniu sieci transportowej nie może być traktowana jako fanaberia.

Jednocześnie apelujemy o **wycofanie się ze szkodliwej praktyki rozciągania remontów na wiele miesięcy**, gdzie nie jest to uzasadnione zakresem prac. Przykład Franciszkańskiej, gdzie remont średni trwał, bagatela, cztery miesiące, i wywołał szereg ograniczeń w KMK o skali niespotykanej od lat, jest skandaliczny. Prowadzenie prac w trybie dwuzmianowym czy nawet w dni wolne od pracy musi wejść na stałe jako kryterium przetargowe czy nawet jako norma w bieżących pracach utrzymaniowych.

Szczególny apel kierujemy do Prezydenta Miasta Krakowa oraz Rady Miasta Krakowa - domagamy się **przeznaczenia w następnych latach zapowiadanej nadwyżki operacyjnej w możliwie wysokim stopniu na potrzeby transportu publicznego**, tak na obiecywane wzmocnienie oferty przewozowej, jak i bieżące utrzymanie torowisk. Hańbą dla miasta jest

projektowanie budżetu na komunikację miejską rokrocznie z wielomilionowymi niedoborami, i to pomimo wprowadzanych podwyżek cen biletów oraz innych opłat. Nie ma naszej zgody na prowadzenie bieżącej polityki sprzecznej z założeniami przedstawianymi zarówno przez społeczników, jak i Zarząd Transportu Publicznego.

Z poważaniem,
Członkowie grup zajmujących się transportem publicznym:

Kopie otrzymują:
- LoveKrakow;
- Kraków NaszeMiasto;
- Onet Kraków;
- Gazeta Krakowska;
- Kraków Wyborcza;
- glos24.pl;
- faktykrakowa.pl;
- cowkrakowie.pl;
- TVP3 Kraków;
- Radio Kraków;
- RMF FM Kraków;
- Eska Kraków.