



Stanowisko
XXXIV Walnego Zebrania Członków
Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski
w sprawie radykalnego rozwoju Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej
dla dobra 2 milionów mieszkańców Krakowa i Małopolski
Kraków, 2 grudnia 2021 r.

I. Rok 2021 Europejskim Rokiem Kolei ogłoszonym przez Komisję Europejską. Kolej wytwarza ponad 3 razy mniejszą emisję CO₂ niż transport drogowy i prawie 9 razy mniejszą emisję CO₂ niż transport lotniczy.

Inicjatywa ta ma na celu promowanie transportu kolejowego, jako zrównoważonego, inteligentnego i bezpiecznego oraz zwiększenie jego udziału w transporcie pasażerskim i towarowym, co przyczyni się do realizacji Zielonego Ładu, czyli osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Europejski Zielony Ład ma na celu ograniczenie emisji z transportu o 90% do 2050 r.

Transport w Unii Europejskiej jest odpowiedzialny za emisje 25% gazów cieplarnianych, aż za 75% transport samochodowy, a kolej odpowiada jedynie za 0,5% emisji. W Polsce transport samochodowy odpowiada za dużo wyższą emisję sięgającą aż 93%. Kolej jest najmniej energochłonnym środkiem transportu dla przewozu pasażerów, a do transportu towarów mniej energii zużywają jedynie statki.

Sprawną kolej przyczynia się do wzrostu gospodarczego, pozwala pracownikom na mobilność, poprawia w miastach jakość życia przyczyniając się do likwidacji korków i poprawy powietrza. Zapewnia mieszkańcom wsi, miast i aglomeracji bezpieczną, szybką, ekologiczną i tanią komunikację. Dlatego 80% ankietowanych zdecydowałoby się na zmianę obecnego środka transportu na kolej.

Przemiany w Polsce sprawiły, że wraz z wzrostem poziomu życia, możliwością kupna samochodu i budową nowoczesnych dróg oraz wieloletnim brakiem modernizacji kolei, od końca lat 80-tych liczba przewozów pasażerskich spadła o ponad dwie trzecie. Rok 2020 z powodu pandemii COVID-19 i lockdownu charakteryzował się spadkiem o prawie 40% kolejowych przewozów pasażerskich - w 2019 r. kolej przewiozła 336 mln pasażerów. Dla porównania, w latach 80-tych kolej przewoziła 1,2 mld pasażerów rocznie. Po 1989 r. w Polsce wybudowano zaledwie 50 km nowej sieci trakcyjnej, a jej całkowita długość spadła w porównaniu z rekordowymi latami 50-tych o jedną trzecią i obecnie wynosi 19,2 tys.. Część nie jest efektywnie lub nawet minimalnie użytkowana. czego przykładem może być Kraków gdzie jest 120 km linii torów, a wokół miasta kolejne 400 km. Polska nie prezentuje się również najlepiej na tle Unii Europejskiej, gdzie średnia podróż kolejowych jest ponad dwa razy większa niż w u nas, a z drugiej strony mamy najwięcej w UE miast powyżej 10 tys. mieszkańców bez dostępu do kolei.

Sytuacja uległa polepszeniu po przystąpieniu do UE dzięki nowym możliwościom finansowym dla polskiej kolei, czego przykładem jest powstająca Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA).

II. Radykalny rozwój Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) dla dobra 2 milionów mieszkańców Krakowa i Małopolski.

To sztanदारowy projekt Samorządu Województwa Małopolskiego od początku wspierany głównie przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski. Obecnie w ramach SKA działają następujące linie:

- **SKA1: Kraków Lotnisko/Airport – Kraków Główny – Wieliczka Rynek - Kopalnia**
- **SKA2: Sędziszów – Kraków Główny – Podbory Skawińskie**
- **SKA3: Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów**
- **docelowo mają powstać jeszcze 3 linie**

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski aby jak najlepiej rozwijać i wypromować ten projekt zorganizowało już na ten temat 6 konferencji, adresowanych do samorządów oraz mieszkańców Krakowa i Małopolski, w których uczestniczyli eksperci z Politechniki Krakowskiej i Akademii Górniczo-Hutniczej.

Pierwszą konferencję na temat SKA Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski zorganizowało już w październiku 2010 r. Odbyła się ona pod hasłem: „Jak pokonać korki w Krakowie. Zintegrowany System Komunikacji w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym. Szybka Kolej Miejska. Metro czy premetro w Krakowie”.

Pod koniec 2013 roku w imieniu SGiPM przewodniczący zwrócił się do Marszałka Województwa Małopolskiego o wpisanie do Kontraktu Terytorialnego budowy 16 km dodatkowej pary torów w Krakowie, w zasadzie do wyłącznego korzystania przez SKA z głównym węzłem w Krakowie. SKA jest współfinansowana z funduszy UE. Ten ogromny projekt jest już na ukończeniu i na pewno przyczyni się do podniesienia jakości życia mieszkańców metropolii krakowskiej. Według prognoz, w ciągu dekady liczba pasażerów SKA zwiększy się co najmniej z 6 do 18 milionów.

Obecnie kosztem ponad 1 miliarda złotych kończona jest kluczowa dla rozwoju SKA budowa dodatkowej pary torów w Krakowie od Dworca Głównego przez Płaszów, Bieżanów, Rudzice. Na tym newralgicznym odcinku obecne tory zajęte są dalekobieźnym transportem pasażerskim i towarowym w 96%, dlatego pociągi SKA wpuszczane są średnio co godzinę na tę trasę. Dodatkowa para torów radykalnie zwiększy przepustowość dotychczasowych trzech oraz następnych linii SKA na terenie miasta likwidując „wąskie gardło” – o co w ostatnich latach zabiegało wyłącznie Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski oraz PKP PLK. Mając na uwadze ogromne znaczenie transportu kolejowego w ramach komunikacji zbiorowej konieczne jest jak najszybsze pełne zmodernizowanie i wykorzystanie 500 km linii kolejowych dla SKA w Województwie Małopolskim oraz budowa dalszych przystanków kolejowych, dróg dojazdowych i parkingów Park&Ride na terenie Krakowa i gmin objętych SKA.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski konsekwentnie zabiega o dalszy rozwój Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, która obejmuje swoim zasięgiem 2/3 powierzchni Województwa, jako wyzwanie cywilizacyjne dla ponad 2 milionów mieszkańców Małopolski. Uruchomienie ponad 5 lat temu pierwszej linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na trasie Kraków – Wieliczka pokazuje, że to także najszybszy i najtańszy sposób na poprawę komunikacji zbiorowej w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym, pokonanie korków w Krakowie i dbanie o czyste powietrze. Jednak pociągi SKA1 wciąż kursują na nie do końca przebudowanych liniach kolejowych, co skutkuje ich nieregularnością, małą intensywnością – powinny kursować co 15 minut. Zgodnie z raportem NIK z 2021 r. *„Nadal brak pełnej integracji z pozostałą komunikacją publiczną: nie wszędzie np.*

zbudowano bezpłatne parkingi. W efekcie liczba pasażerów nie rośnie, a liczba samochodów na drogach aglomeracji krakowskiej nie maleje.”

III. Szybka Kolej Aglomeracyjna największa i najtańsza szansą rozwoju komunikacji publicznej dla Krakowa.

Kraków jest miastem, w którym na 1000 mieszkańców przypada o wiele więcej samochodów niż w Berlinie i innych dużych miastach Europy Zachodniej. **Ponadto codziennie do miasta wjeżdża 150 tysięcy samochodów z małopolskich miejscowości. Przeciętny dojazd do Krakowa średnio trwa godzinę, a przejazd samochodem przez cały Kraków często trwa także godzinę.** Władze Krakowa w wykonaniu woli mieszkańców wyrażonej przed kilku laty w referendum planują budowę 22 km linii szybkiego tramwaju - premetra zamiast metra za astronomiczną kwotę 9 miliardów zł. **W Krakowie sieć torów tramwajowych liczy ok. 120 km i obsługiwana jest przez 382 tramwaje.** Cena nowego tramwaju przegubowego dla ok. 230 pasażerów to ponad 8 mln zł, a pociągu wieloskładowego dla ok. 500 pasażerów to ok. 27 mln zł. **Tramwaje jeżdżą ze średnią szybkością niecałe 20 km/h.** Zapewne konieczne są budowane i projektowane zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców nowych osiedli (odległych od torów kolejowych) nowe linie tramwajowe uzupełniające istniejącą sieć.

Wielka szkoda, że autonomiczny system komunikacji tramwajowej w Krakowie jest prawie wyłącznie zsynchronizowany tylko z siecią 500 autobusów.

Od kilkudziesięciu lat ogromnym dobrem i darem dla Krakowa jest **120 km torów kolejowych w bardzo dobrym stanie, umożliwiających jazdę co najmniej 120 km/h.** Przejazd koleją jest kilka razy szybszy i zarazem tańszy niż komunikacją miejską.

Wielopoziomowy Dworzec Główny w centrum Krakowa jest jednym z największych i najnowocześniejszych w Europie posiadając aż 5 peronów z 10 torami, z liniami tramwajowymi i nowym dworcem autobusowym to ogromna niewykorzystywana szansa do budowy zintegrowanego systemu komunikacji publicznej.

Krakowski Węzeł Kolejowy ma promienisty układ z możliwością wyjazdu w 6 kierunkach: Kraków Lotnisko, Krzeszowice, Zastów, Podłęże, Wieliczka i Skawina. Pociągi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej powinny odjeżdżać z Dworca Głównego co 5 minut we wszystkich kierunkach.

Aby w obsłudze Krakowa efektywnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę kolejową, należy wybudować stosunkowo małym kosztem lub zmodernizować około **30 przystanków osobowych w Krakowie i podobną liczbę w okolicznych miejscowościach.**

Dodatkowo w Krakowie istnieją **dwie linie obwodowe**, które są wykorzystywane jedynie w ruchu towarowym (co jest grzechem ciężkim, a nawet śmiertelnym wobec tych którzy zginęli w wypadkach samochodowych, w czym jesteśmy jednym z liderów w Europie). Dawniej tory te były zbudowane tylko w celu omijania centrum miasta przez pociągi jadące do Kombinatoru Metalurgicznego w Nowej Hucie.

Mała Obwodnica Kolejowa Krakowa - (19 km) prowadzi od stacji Kraków Mydlniki, przez osiedla, w których mieszkają i pracują dziesiątki tysięcy osób - Łobzów, Olszę, Wieczystą, Dąbie i Zabłocie do stacji Kraków Płaszów.

Duża Obwodnica Kolejowa Krakowa - (33,7 km) biegnie od stacji Kraków Mydlniki, przez osiedla, w których mieszka i pracuje do stu tysięcy osób - Azory, Prądnik Biały, Górkę Narodową i Prądnik Czerwony do stacji Kraków Batowice.

Obwodnice te stanowią **два ringi kolejowe łączące dzielnice, po których po wykonaniu infrastruktury** (przystanki, perony, chodniki, drogi dojazdowe, parkingi) **pociągi mogłyby jeździć z częstotliwością co 15 minut**. Tak jest we wszystkich metropoliach świata, gdzie kolej aglomeracyjna jest podstawą komunikacji publicznej – „autostradami” dla wielkich strumieni pasażerów.

łącznie w pobliżu linii kolejowych na terenie Krakowa mieszka i pracuje kilkaset tysięcy osób, przystanki kolejowe powinny być co 1 lub 1,5 km.

Karlsruhe w Niemczech od kilkadziesiąt lat realizuje oryginalny eksperyment w wyniku współpracy władz miasta i kolei. Po torach kolejowych na terenie miasta jeżdżą tramwaje (takie jak u nas) z szybkością do 80 km/h po wyposażeniu ich w silnik dwusystemowy z dodatkowym pantografem dostosowanym do trakcji kolejowej o takim samym rozstawie. Tramwaje jeżdżą jednocześnie po torach tramwajowych na terenie miasta, wyjeżdżając poza miasto na odległość do 80 km, jeżdżąc równolegle z tramwajami kolei niemieckiej.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski apeluje szczególnie do Samorządu Miasta Krakowa o ścisłą współpracę z Samorządem Województwa Małopolskiego i PKP PLK dla radykalnego rozwoju Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej dla dobra prawie miliona mieszkańców Krakowa o:

- zintegrowanie komunikacji miejskiej tramwajowej i autobusowej z Szybką Koleją Aglomeracyjną,
- budowę nowych 30 przystanków, rozbudowę istniejących przystanków oraz budowę węzłów przesiadkowych tak, aby umożliwić sprawne i dogodne przesiadki między transportem miejskim i kolejowym dla wszystkich pasażerów, w tym osób starszych, z większym bagażem, niepełnosprawnych,
- budowę możliwie bezpłatnych parkingów Park&Ride, rowerowych z miejscami postojowymi dla pasażerów dojeżdżających samochodem i rowerem do kolei aglomeracyjnej przy każdej stacji SKA, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski apeluje do Samorządu Województwa Małopolskiego o wspólne radykalne rozwijanie SKA szczególnie w ścisłej współpracy z Samorządem Krakowa i PKP PLK, a także pozostałymi samorządami gmin dla dobra mieszkańców o:

- Zakup docelowo co najmniej 50 nowych pociągów (w przyszłości 100) w ramach nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027 (do ponad 22 pociągów z poprzedniej perspektywy),
- koordynowanie działań i bieżącej współpracy między samorządami, przewoźnikami poprawiającej funkcjonowanie i zintegrowanie całego transportu zbiorowego w województwie,
- pełne zintegrowanie taryf w przewozach SKA oraz własnego transportu zbiorowego, rozszerzenie Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej poza Kraków i Tarnów,

- skoordynowanie rozkładów jazdy linii autobusowych, pełniących funkcję dowózową do transportu kolejowego, z rozkładami jazdy pociągów SKA.

Ambitnym celem jaki musimy sobie wspólnie postawić na następne lata będzie umożliwienie dojazdu do Krakowa w ciągu maksimum 1 godziny ze wszystkich stacji kolejowych w Małopolsce i kursowanie pociągów SKA co 15 minut na wszystkich liniach.

Zgodnie z **Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym** organizatorzy powinni dążyć do *zrównoważonego rozwój publicznego transportu zbiorowego – uwzględniającego oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmiernającego do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promującego przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.*

Samorządy Krakowa i Województwa Małopolskiego dla dobrej współpracy powinny znowelizować Uchwałę nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz Uchwałę nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”.

Ścisła współpraca obu samorządów dla rozwoju SKA jest absolutnie konieczna. Samorząd Województwa Małopolskiego mając budżet roczny w wysokości 2 miliardów zł nie jest i nie będzie w stanie radykalnie rozwijać SKA, szczególnie na terenie Krakowa bez odpowiednio dużego zaangażowania finansowego Samorządu Miasta Krakowa, którego budżet roczny wynosi ponad 7 miliardów zł.

IV. Inne ważne inwestycje kolejowe w Małopolsce

1. **Jako samorządowcy popieramy kolejne duże inwestycje kolejowe w Małopolsce, w tym modernizację za 1,1 mld zł trasy z Krakowa do Zakopanego, co skróci już w 2023 r. podróż do ok. 2 godzin.**
2. **Pozytywnie oceniamy postulowany przez nas od 15 lat plan budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Piekietko wraz z modernizacją odcinka Chabówka – Nowy Sącz, którego realizacja rozpocznie się za 2 lata.** Biorąc pod uwagę fakt, że po 1989 r. wybudowaliśmy jedynie 50 km nowych tras, będzie to najdłuższa nowa linia kolejowa wybudowana w Polsce w ostatnich kilkudziesięciu latach. Dzięki tej inwestycji obecnie 150-kilometrowa trasa z **Krakowa do Zakopanego** skróci się do 117 km, a **pociąg pokona ją w czasie poniżej 2 godzin.** Z kolei czas przejazdu z **Krakowa do Nowego Sącza** wyniesie niespełna godzinę, podobnie jak do **Tranowa.** W skład tej gigantycznej inwestycji za ponad 7 miliardów zł wejdzie m.in.: 58 km nowych linii kolejowych, 11 tuneli, 8 estakad, 20 mostów, ponad 30 wiaduktów oraz modernizacja 75 km linii pomiędzy Chabówką a Nowym Sączem.

To szczególnie ważna inwestycja dla strategicznego połączenia kolejowego Europy Środkowowschodniej z Południową w ramach RFC (Rail Freight Corridor) 11 - Bursztynowego Korytarza Towarowego nr 11, którego początkiem jest najważniejszy w Słowenii port morski Koper, biegnie przez Węgry, Słowację. W Polsce linia dochodzi do Terespoła na granicy z Białorusią,

gdzie łączy się z euroazjatyckim systemem przewozów kolejowych zapewniając stabilny łańcuch dostaw towarowych np. z Chin. Dodatkowo inwestycja otwiera drogę dla intermodalnych i kombinowanych przewozów towarowych na osi Bałtyk – Bałkany – Morze Czarne. Dzięki temu możliwe będzie przeniesienie części ładunków towarowych z dróg na tory co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa, lepszej ochrony środowiska i poszerzenia rynków dla gospodarki.

Obecnie Małopolska w transporcie kolejowym na południe Europy musi korzystać z RFC5 – Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie prowadzący przez Górny Śląsk oraz Czechy i Słowację, Austrię, Słowenię do Ravenny we Włoszech.

3. **Pozytywnie oceniamy postulowaną od lat przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski „Rewitalizację linii kolejowej nr 117 odcinek Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice - granica województwa” (Etap I), której zakończenie zaplanowano na czerwiec 2022 r.** Współfinansowany ze środków UE projekt o wartości 129 mln zł łączący Małopolskę z Podbeskidziem spowoduje skrócenie o kilkanaście minut podróży z Kalwarii do Wadowic. Z 40 do 80 km/h zwiększy się także prędkość pociągów na odcinku Wadowice – Andrychów, a ramach projektu również zmodernizowano przystanki, wybudowano nowe i prowadzone są prace poprawiające bezpieczeństwo na 40 przejazdach kolejowo-drogowych. **Od 7 listopada br. ponownie uruchomiono linię kolejową z Bielska-Białej do Krakowa.**

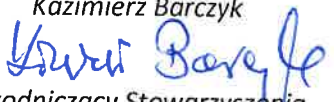
4. **Kolejnym ważnym przedsięwzięciem Samorządu Województwa Małopolskiego jest „Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego” - rozpoczęty właśnie projekt współfinansowany ze środków UE o wartości 92 mln zł.** Dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej jest to jedna ze strategicznych inwestycji mająca na celu całościowe wsparcie regionalnych przewozów kolejowych w Małopolsce poprzez budowę zaplecza technicznego składającego się z hali napraw, dwukondygnacyjnej części biurowo-socjalnej, warsztatowo-magazynowej, myjni całopociągowej. Zapewni to kompleksową obsługę taboru kolejowego Województwa Małopolskiego, możliwość wykonywania napraw bieżących i awaryjnych, przeglądów okresowych oraz zagwarantuje całoroczne mycie i czyszczenia taboru myjni z obiegiem zamkniętym.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski apeluje do samorządów, w tym z Województwa Śląskiego i Świętokrzyskiego, do podjęcia działań zmierzających do rozbudowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (która wykracza poza granice Województwa Małopolskiego) i infrastruktury towarzyszącej – na czele z budową parkingów przy każdej stacji – kompleksowego projektu służącego zarówno mieszkańcom Małopolski, jak i 15 milionom turystom.

prof. Jan Tadeusz Duda


Przewodniczący XXXIV Walnego
Zebrania Członków SGIPM

Kazimierz Barczyk


Przewodniczący Stowarzyszenia
Gmin i Powiatów Małopolski