

OPINIA NR 74/2023
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 13 września 2023 r.

dotycząca projektu rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie realizacji studium wykonalności dla budowy tramwaju dwusystemowego łączącego Wieliczkę z siecią tramwajową Miasta Krakowa - druk nr 3571-R.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (tekst jednolity Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2019 r. poz. 7074, z 2020 r., poz. 919) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się negatywnie projekt rezolucji Rady Miasta Krakowa wniesiony przez Grupę Radnych Miasta Krakowa w sprawie realizacji studium wykonalności dla budowy tramwaju dwusystemowego łączącego Wieliczkę z siecią tramwajową Miasta Krakowa – **druk nr 3571-R.**

UZASADNIENIE

Tramwaj dwusystemowy jest z powodzeniem wykorzystywany w krajach europejskich (Niemcy, Francja, Dania, Wielka Brytania, Hiszpania), lecz te doświadczenia jeszcze nie zostały sprawdzone na gruncie krajowym (w szczególności w zakresie legislacyjnym i organizacyjnym), stąd należy mieć na uwadze, że rozwiązanie tych kwestii może być czasochłonne i problematyczne.

Początki prac nad koncepcją Dwusystemowego Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (dalej: DKST) sięgają 1998 r. W tym czasie podjęto pierwsze prace mające na celu ocenę możliwości i zasadności uruchomienia DKST.

W wykonanym na zlecenie Miasta Studium Wykonalności - „Wykorzystanie linii kolejowych w układzie komunikacyjnym miasta” (Politechnika Krakowska, 1999 r.) ustalono, że integracja sieci kolejowej i tramwajowej wymaga w szczególności:

- realizacji połączeń torowych pomiędzy liniami tramwajowymi i kolejowymi,
- wybudowania i dostosowania węzłów przesiadkowych oraz parkingów,
- budowy specjalnych odcinków przejściowych sieci trakcyjnej,
- zastosowania pojazdu szynowego, zasilanego prądem 3000 V DC i 600 V DC.

Wprowadzenie podsystemu DKST wymagało wtedy pokonania licznych barier:

- barier technicznych, takich jak:
 - dostosowanie profili szyn i kół,
 - dostosowanie skrajni peronów,
 - połączenia trakcji kolejowej i tramwajowej;
- barier organizacyjnych i prawnych, takich jak m.in.:
 - ustalenie sposobu organizacji przewozów,
 - zmiany marszrut linii autobusowych i mikrobusowych dla integracji z DKST,
 - ustalenie wspólnej taryfy,

- sytuacja prawna nowego operatora i jego współdziałania z PKP i Zarządem Dróg i Komunikacji (ówczesny organizator transportu w Krakowie),
- zmiany norm prawnych umożliwiających eksploatację pojazdów lekkiej kolei na torach kolejowych.

W związku z powyższym zdecydowano się na rozwój koncepcji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (dalej: SKA), której zasięg, jak wtedy określono, „pokrywa się z optymalnym zasięgiem opracowanym dla systemu DKST”. To właśnie ten podsystem został rozwinięty dla połączeń aglomeracyjnych i stanowi jego główny szkielet. Obecnie przyjmowanym założeniem w odniesieniu do docelowego kształtowania systemu transportu publicznego relacji Kraków – Wieliczka jest wykorzystanie właśnie SKA (m.in. z uwagi na wysokie zdolności przewozowe, większe niż tramwaj dwusystemowy), który wspomagany powinien być przez autobusowe linie aglomeracyjne kierowane do węzłów przesiadkowych oraz linie dowozowe do przystanków/stacji kolejowych. Należy ponadto zauważyć, że wprowadzenie tramwaju dwusystemowego na linii kolejowej do Wieliczki stworzyłoby element konkurencji pomiędzy tym systemem a funkcjonującym już systemem SKA (zgodnie z zasadami projektowania systemów transportowych nie zaleca się realizacji podsystemów zrównoważonego transportu, które ze sobą konkurują).

Informuję jednocześnie, że trwają prace nad Kompleksowymi Badaniami Ruchu w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym 2023 (dalej: KBR 2023). W zakres KBR 2023 wchodzi badania ankietowe podróży mieszkańców obszaru metropolitalnego i pomiary natężeń w pojazdach komunikacji zbiorowej. Na podstawie ww. danych sporządzony zostanie nowy Model Ruchu Aglomeracji Krakowskiej, dzięki któremu Miasto uzyska aktualny i bardziej wiarygodny obraz zachowań komunikacyjnych mieszkańców i stanu wykorzystania systemu transportowego metropolii krakowskiej oraz możliwość sporządzenia prognoz i analiz ruchu dotyczących kierunków jego rozwoju.

Należy również zwrócić uwagę, że Miasto nie zna stanowiska władz Miasta i Gminy Wieliczka w kwestii wprowadzenia dwusystemowego tramwaju w połączeniach z Krakowem. Przed podjęciem decyzji o opracowaniu wnioskowanego studium wykonalności niezbędne byłoby zawarcie porozumienia wyrażającego wolę przygotowania takiego dokumentu, a jednocześnie regulującego zasady jego realizacji i finansowania.

Mając na uwadze doświadczenia płynące z przytoczonych wyżej opracowań oraz przedstawione wyżej uwarunkowania prawne, techniczne, funkcjonalne i organizacyjne, opiniuję negatywnie projekt rezolucji *sprawie realizacji studium wykonalności dla budowy tramwaju dwusystemowego łączącego Wieliczkę z siecią tramwajową Miasta Krakowa* według druku nr 3571-R.