



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.152.27.2025.DP

Kraków, 2025 -01- 23

Pan
Krzysztof Kwarciak
Przewodniczący
Stowarzyszenia Ulepszamy Kraków!
ul. Szyszko-Bohusza 21
30-251 Kraków

Odpowiedź na petycję

Sprawa	Petycja, w treści której zwrócono się z postulatem stworzenia systemu kolei miejskiej.
Data pisma	30 grudnia 2024 r.
Data wpływu	31 grudnia 2024 r.
Znak sprawy	OR-05.152.27.2025.DP

Szanowny Panie Przewodniczący

Odpowiadając na zawarte w treści Pana petycji postulaty, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień w zakresie podnoszonych kolejno kwestii, tj. cytuję:

„Stworzenie kolei miejskiej, czyli uruchomienie pociągów kursujących na krótszych trasach z większą częstotliwością”

Komunikacja kolejowa w Krakowie ulega ciągłemu rozwojowi i stanowi coraz bardziej istotną gałąź transportu. Obecnie, sieć kolejowa funkcjonuje na granicy przepustowości, a istniejąca infrastruktura nie jest wystarczająca, aby obsłużyć dodatkowe pociągi. Tym samym, znaczne zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na terenie Miasta Krakowa, wymagałoby rozbudowy obecnej infrastruktury o dodatkowe tory kolejowe. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczenia terenowe oraz wysokie koszty ww. przedsięwzięcia. Ponadto, podmiotem realizującym inwestycje kolejowe oraz zarządzającym infrastrukturą kolejową jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK).

Niezależnie od powyższego, oprócz ograniczeń infrastrukturalnych, problematyczna jest kwestia taboru kolejowego, który miałby obsługiwać postulowane trasy, ze względu na maksymalizację wykorzystania obecnie kursujących pojazdów, natomiast zakup nowego taboru przez Gminę Miejską Kraków jest wydatkiem, na który Miasto w obecnej sytuacji finansowej nie może sobie pozwolić. Równocześnie konieczna jest infrastruktura towarzysząca, m.in. zaplecze techniczne, tory odstawcze.

Dodatkowo zwracam uwagę, iż uruchomienie tego typu połączeń w ramach Komunikacji Miejskiej w Krakowie (dalej: KMK) wymagałoby wyłonienia na zasadach komercyjnych przewoźnika kolejowego, który realizowałby połączenia. Aktualnie Gmina Miejska Kraków nie posiada przewoźnika wewnętrznego, któremu w myśl stosownych przepisów można by powierzyć realizację wskazanych zadań przewozowych, na wzór połączeń zlecanych przez Warszawę spółce Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., jako elementu sieci Warszawskiego Transportu Publicznego.

Wprowadzenie sugerowanych krótkich (w granicach Miasta) połączeń kolejowych, można potencjalnie organizować siłami i środkami Województwa Małopolskiego, bowiem przewozy w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (dalej: SKA) realizują Koleje Małopolskie Sp. z o.o. w Krakowie, będące podmiotem, w którym 100% udziałów posiada Samorząd Województwa Małopolskiego. Takie rozwiązanie pozwoliłoby zachować bez zmian strukturę zarządczą i organizacyjną przewozów. Oczywiście pociągałoby ono za sobą również konieczność zakupu taboru i wzrostu kosztów obsługi transportu kolejowego.

Jednocześnie - jak już wcześniej wspomniano - za zarządzanie i rozwój linii kolejowych (w tym budowę nowych przystanków) odpowiada PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.).

Uwzględniając powyższe wyjaśnienia pragnę zaznaczyć, że realizacja postulatu stworzenia „kolei miejskiej” jako odrębnego środka transportu publicznego, zarządzanego przez Miasto wymagałoby znacznych nakładów finansowych i organizacyjnych, co przy dobrze zorganizowanej sieci KMK nie wydaje się mieć uzasadnienia.

„Dobudowa przystanków kolejowych i wykorzystanie potencjału linii towarowych”

Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A., tj. wyspecjalizowana komórka PLK do zarządzania przedsięwzięciami inwestycyjnymi, jest aktualnie w trakcie opracowania projektu *Wstępnego Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce*. W marcu 2023 r. PLK zaprezentowała wstępne wyniki ww. Studium, zgodnie z którym przewiduje się realizację przystanków osobowych w rejonie skrzyżowania linii kolejowych nr 8 i 100. Ostateczne lokalizacje będą znane po zakończeniu opracowania ww. Studium.

Niezależnie od powyższego, Gmina Miejska Kraków od wielu lat także prowadzi we współpracy z PLK działania zmierzające do rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej na terenie Miasta Krakowa. Wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej, w tym linii towarowych na potrzeby ruchu pasażerskiego było przedmiotem analiz wykonywanych w ramach *Studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie miasta Krakowa* w 2017 roku. Rezultaty przedmiotowego Studium wskazują na celowość wykorzystania Małej Obwodnicy Kolejowej Krakowa (linia kolejowa nr 100) dla obsługi pasażerskiej.

Jak ustalono, Rada Miasta Krakowa w dniu 27 września 2023 r. zwróciła się¹ do Ministra Infrastruktury oraz Zarządu Województwa Małopolskiego z apelem o rozbudowę systemu kolei aglomeracyjnej na terenie Miasta Krakowa. Zawnioskowano m.in. o włączenie w system kolei aglomeracyjnej linii kolejowej nr 100 (Małej Obwodnicy Kolejowej Krakowa) i budowę w jej

¹ Rezolucja Nr 153/CXVIII/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 września 2023 r. skierowana do Ministra Infrastruktury, Zarządu Województwa Małopolskiego z apelem o rozbudowę systemu kolei aglomeracyjnej na terenie miasta Krakowa poprzez budowę nowych przystanków kolejowych oraz włączenie w system kolei aglomeracyjnej linii kolejowej nr 100 (Małej Obwodnicy Kolejowej Krakowa).

przebiegu następujących przystanków: Kraków - Olsza wraz z przejściem podziemnym pomiędzy ul. Lotniczą a ul. Chałupnika/Raciborskiego, Kraków - Dąbie oraz Kraków - ul. Dekerta.

Ponadto, Gmina Miejska Kraków od 2018 r. prowadzi prace zmierzające do realizacji zadania pn. *Budowa przystanku kolejowego SKA „Kraków Prądnik Czerwony” wraz z budową parkingu typu Park & Ride (ZIT)*, dla którego została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę. W III kwartale 2025 r. planowane jest ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy robót budowlanych, a zakończenie realizacji inwestycji przewidywane jest na koniec 2028 roku.

Dodatkowo, zgodnie z zapisami uchwały², Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK planuje zlecić opracowanie *Studium wykonalności przystanków osobowych na linii kolejowej nr 100 na odcinku Kraków Łobzów - Kraków Płaszów oraz na linii kolejowej nr 8 na odcinku Kraków Główny - Kraków Prądnik Czerwony (projektowany)*. Ponadto, Wydział analizuje obecnie zasadność opracowania *Wstępnego studium wykonalności z elementami koncepcji programowo-przestrzennej dla budowy przystanku kolejowego Kraków Grębatów*, zlokalizowanego w rejonie ul. Darwina. W związku z tym, planowane jest wystąpienie w I kwartale 2025 r. do PLK, o opinię w tej sprawie.

„Bardziej atrakcyjna taryfa biletowa”

W odniesieniu do powyższego postulatu zaznaczenia wymaga konieczność rozpatrywania przedmiotowego zagadnienia w dwóch aspektach. W przypadku hipotetycznego uruchomienia połączeń kolei miejskiej w ramach sieci Komunikacji Miejskiej w Krakowie przez Gminę Miejską Kraków, przejazdy takie mogłyby się odbywać w pełni z wykorzystaniem taryfy biletowej KMK, zarówno w aspekcie biletów jednorazowych, jak i okresowych. Natomiast w aspekcie obecnie funkcjonującego wzajemnego honorowania biletów metropolitalnych, zakres honorowania biletów i wysokości cen biletów wymagałby uzgodnień i koordynacji z organizatorem połączeń kolejowych na terenie województwa małopolskiego, tj. Małopolskim Urzędem Wojewódzkim, który określa ceny połączeń dla przewoźników: Kolei Małopolskich i Polregio, w zakresie zleczanych na jego potrzeby połączeń.

„Synchronizacja kolei z resztą komunikacji miejskiej”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie mając na uwadze rozwój sieci połączeń kolejowych na terenie Miasta bierze pod uwagę synchronizację rozkładów jazdy pojazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie z rozkładami Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Należy jednak pamiętać, że rozkłady kolejowe zmieniane są cztery razy w roku, a zmiany te warunkowane są względami ogólnokrajowymi. Na sieć KMK mają wpływ bieżące oraz zaplanowane remonty i rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej, a także czynniki działające długofalowo, jak rozbudowa osiedli, budowa centrów handlowych, kampusów, zmiany demograficzne itd.

Sieć połączeń autobusowo-tramwajowych obsługująca obszar Gminy Miejskiej Kraków charakteryzuje się wysoką częstotliwością kursowania linii, którą Miasto stara się dopasować do potrzeb przewozowych w poszczególnych rejonach. Linie KMK obsługując przystanki kolejowe, spełniają również rolę lokalnego transportu dowożąc dzieci do szkół zlokalizowanych

² Uchwała Nr CXVIII/3215/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 września 2023 r. w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dot. rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej na terenie miasta Krakowa poprzez budowę nowych przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej nr 8 oraz włącznie w system kolei aglomeracyjnej linii nr 100 (Małej Obwodnicy Kolejowej Krakowa).

na terenie danej dzielnicy, obsługując ośrodki zdrowia, place targowe, centra handlowe, ośrodki kulturalne czy ośrodki wyznaniowe. Nie ma więc możliwości pełnej synchronizacji linii KMK z liniami kolejowymi ponieważ mogłoby to prowadzić do zerwania wielu istniejących połączeń, które niekoniecznie zastępowalne są liniami kolejowymi.

Integracja przystanków SKA z węzłami komunikacji zbiorowej jest sukcesywnie realizowana (np. pętli autobusowej oraz parkingu P+R przy przystanku SKA Swoszowice, budowa przystanku Kraków Podgórze, budowa przystanku Kraków Grzegórzki), jednak wymaga nakładów finansowych, gdyż niejednokrotnie konieczna jest budowa nowej infrastruktury dla KMK wraz z pozyskaniem niezbędnego terenu.

Przykładem planowanych działań w zakresie poprawy integracji KMK z przystankami SKA jest:

- planowane przedłużenie linii tramwajowej od os. Piastów do ul. Powstańców (integracja z przystankiem Kraków Piastów),
- budowa pętli autobusowej wraz z parkingami przy stacji Kraków Kościelniki,
- budowa pętli autobusowej oraz parkingów w rejonie stacji Kraków Opatkowice.

„Połączenie tramwaju z pociągiem”

W kwestii uruchomienia połączeń dwusystemowych informuję, że takie rozwiązanie napotyka wiele barier natury prawnej i technicznej. Obowiązujące w Polsce przepisy nie przewidują takiego rozwiązania jak tramwaj dwusystemowy, który mógłby jednocześnie poruszać się po sieci tramwajowej jak i kolejowej. W myśl przepisów³ tramwaj jest pojazdem (porównywalnym z samochodem osobowym), który przeznaczony jest do poruszania się po drogach publicznych. Natomiast ruch kolejowy reguluje ustawa o transporcie kolejowym⁴, która w myśl art. 3 stanowi, iż przepisów ustawy nie stosuje się względem tramwajów i linii tramwajowych poza procesem przygotowania inwestycji poza pasem drogi publicznej.

Niezależnie od powyższego pragnę zaznaczyć, że możliwość wprowadzenia Dwusystemowego Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (dalej: DKST) była już przed 25 laty przedmiotem analiz studialnych. Ówczesne analizy wskazywały, że wprowadzenie podsystemu DKST wiązać się będzie z koniecznością pokonania licznych barier:

- 1) barier technicznych, takich jak:
 - dostosowanie profili szyn i kół,
 - dostosowanie skrajni peronów,
 - połączenia trakcji kolejowej i tramwajowej;

- 2) 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 PLK i Zarządem Dróg i Komunikacji (ówczesny organizator transportu w Krakowie),
 - zmiany norm prawnych umożliwiających eksploatację pojazdów lekkiej kolei na torach kolejowych.

³ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251).

⁴ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.).

Ponadto podkreślenia wymaga, że tramwaje i autobusy są przystosowane do obsługi pasażerów bezpośrednio z poziomu jezdni lub z poziomu peronów o wysokości 20-30 cm, natomiast kolej na terenie miasta, po modernizacjach, przystosowana jest do peronów o wysokości 76 cm. W celu umożliwienia prawidłowej obsługi pasażerów, w szczególności pasażerów o obniżonej mobilności jak osoby na wózkach elektrycznych itp., wiązałoby się to z potrzebą zakupu pojazdów wysokopodłogowych dostosowanych do obsługi peronów 76 cm oraz dublowania infrastruktury peronowej na sieci tramwajowej do dwóch standardów wysokościowych.

Mając na uwadze powyższe kwestie, aktualnie nie ma możliwości realizacji ww. postulatów.

Wyrażam nadzieję, że niniejsze wyjaśnienia zostaną przez Pana przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:

1. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749.