



Magiczny
Kraków

Kolejowe projekty miasta nie leżą w szufladzie. Odpowiedź na artykuł red. Tymczaka

2019-09-10

Obecnie w planach finansowych miasta znajduje się budowa trzech przystanków: Kraków Swoszowice, Kraków Prądnik Czerwony i Kraków os. Piastów. Jeśli nie będzie odwołań od decyzji środowiskowych, powinny zostać zrealizowane do końca 2022 r.

Dla przystanku **Kraków Swoszowice** przygotowana została pełna dokumentacja projektowa oraz wydane zostały niezbędne decyzje administracyjne, w tym pozwolenie na budowę. Aktualnie, na mocy porozumienia zawartego z Miastem, PKP PLK S.A. jako inwestor zastępczy przygotowuje procedurę przetargową na projekt wykonawczy i budowę przystanku. Przetarg ogłoszony zostanie w najbliższych miesiącach. Miasto zawarło umowę z Województwem Małopolskim na współfinansowanie projektu ze środków RPO WM na lata 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową (WPF), inwestycja zostanie zrealizowana w latach 2020-2022. Koszt inwestycji szacowany jest na 28 mln zł.

W końcowej fazie znajdują się prace nad dokumentacją projektową dla przystanku **Kraków Prądnik Czerwony**. Złożony został wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Oczekuje się, że pozwolenie na budowę przystanku zostanie uzyskane w I kwartale 2020 r. Zgodnie z WPF inwestycja planowana jest do realizacji w latach 2021-2022. Kosz inwestycji oszacowany został na 49 466 800 zł.

Inwestycja pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie os. Piastów (ZIT)”, w ramach którego powstanie przystanek **Kraków os. Piastów**, w sierpniu 2019 r., na mocy decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uzyskała ostateczność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, co otwiera drogę do dalszych prac projektowych. Zgodnie z WPF realizacja inwestycji zaplanowana została na lata 2020-2021. Koszt inwestycji oszacowany został na ok. 24 mln zł. Z uwagi na trwającą blisko 2 lata procedurę rozpatrywania przez GDOŚ odwołań od decyzji środowiskowej, należy liczyć się z opóźnieniem realizacji inwestycji w stosunku do terminów przyjętych w WPF.

Obecnie plany inwestycyjne Miasta nie obejmują realizacji przez Miasto innych przystanków niż te wymienione. Szansa na wprowadzenie do planów inwestycyjnych innych przystanków SKA pojawić się może wraz z nowym budżetem Unii Europejskiej na lata 2021-2027.

Według szacunków ze Studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie Krakowa, na które powołuje się red. Tymczak, koszty pojedynczego przystanku kształtowały się na poziomie od ok. 7,5 do blisko 39 mln złotych - w zależności od usytuowania i lokalnych uwarunkowań. Koszty inwestycyjne uruchomienia linii dla wariantów, które okazały się najkorzystniejsze w analizie ekonomicznej, wyniosły odpowiednio: ok. 310 mln zł (wariant 1a), ok. 229 mln zł (wariant 4) i ok. 330 mln zł (wariant 7), przy czym z punktu widzenia efektywności ekonomicznej najkorzystniejszym rozwiązaniem okazał się wariant 7. Koszt budowy



**Magiczny
Kraków**

przystanków w każdym z wymienionych wyżej wariantów wahał się w granicach 127-130 mln zł. Pozostałe koszty to koszty modernizacji lub rozbudowy infrastruktury kolejowej, zakup taboru i wykup gruntów. Użycie czasu przeszłego w odniesieniu do szacunków kosztów podanych w Studium nie jest przypadkowe. Jak wiadomo w ostatnich dwóch latach ceny materiałów i usług budowlanych wzrosły znacząco i nadal wzrastają. Stąd też należy liczyć się, że będą znacznie wyższe niż podane w Studium.

Studium miało na celu zweryfikować zasadność realizacji linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) z wykorzystaniem dużej obwodowej (linia kolejowa nr 95) oraz małej obwodowej (linia kolejowa nr 100). Wyniki Studium pokazały, że istnieje ekonomiczne uzasadnienie dla uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na ww. trasach, w szczególności w przebiegu według wariantu 7, tj. wariantu zakładającego prowadzenie linii z lotniska przez linię kolejową nr 118, następnie linią kolejową nr 133 przez Łobzów, łącznicę 601 na linię 8. Z linii kolejowej nr 8 za stacją Batowice przewidziano przejazd na linię kolejową nr 95 i nowoprojektowaną odnogę linii kolejowej w okolicy Nowej Huty Przyszłości, umożliwiającą obsługę planowanej strefy inwestycyjnej.

Studium wykazało również, że uruchomienie nowej lub nowych linii SKA będzie przedsięwzięciem kosztownym. Jak wynika z powyższego opisu, realizacja linii wg wariantu 7 wiąże się z innymi działaniami inwestycyjnymi – realizacją projektu Kraków - Nowa Huta Przyszłości. Jednocześnie wyniki Studium potwierdziły zasadność podjętych dotychczas działań, związanych z przygotowaniem do realizacji przystanków Kraków Prądnik Czerwony i Kraków os. Piastów.

Maciej Grzyb
zastępca dyrektora Wydziału Komunikacji Społecznej UMK