

Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia ...

W sprawie rozwoju SKA na linii nr 947 do Łęgu i na Dużej Obwodnicy Kolejowej Krakowa

W nawiązaniu do prowadzonych przez Województwo Małopolskie działań związanych z rozwojem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w aglomeracji krakowskiej, doceniając społeczne wsparcie ze strony inicjatyw oddolnych promujących rozwój transportu kolejowego, zwracamy się z otwartym apelem o wsparcie oddolnych inicjatyw obywatelskich wnioskujących o uruchomienie kolei aglomeracyjnej na linii nr 947 do Łęgu oraz o rozwój SKA na Dużej Obwodnicy Kolejowej Krakowa, włączając w to budowę nowych przystanków.

Apelujemy do władz publicznych, urzędników i ekspertów pracujących na zlecenie instytucji publicznych o szersze niż dotąd otwarcie się na współpracę z inicjatywami oddolnymi, w tym z nieformalnymi grupami mieszkańców i obywatelskim komitetem inicjatywy uchwałodawczej, popularyzującymi ideę rozwoju SKA na dotychczas niewykorzystanych lub słabo wykorzystywanych liniach kolejowych. Analizy prognozujące przyszłe potoki pasażerskie powinny uwzględniać fakt, że na frekwencję w pociągach duży wpływ ma odpowiednia promocja połączeń kolejowych, zaangażowanie lokalnych społeczności wokół tematów kolejowych oraz stworzenie odpowiednich warunków do komfortowego i bezpiecznego dotarcia na przystanek. Nieocenione są również oddolnie powstające badania ankietowe, opracowania czy innego rodzaju wskazówki przekazywane urzędnikom i ekspertom przez stronę społeczną. Dlatego uważamy za zasadne, by częściej niż dotąd zapraszać zainteresowanych tym tematem przedstawicieli Mieszkańców, w tym inicjatyw nieformalnych, do prac związanych z opracowaniem studiów wykonalności czy bieżących prac instytucji publicznych związanych z tym tematem.

Nierzadko kluczową sprawą decydującą o frekwencji w pociągu jest budowa lub remont krótkiego odcinka chodnika prowadzącego na przyszły przystanek kolejowy, ustawienie stojaków rowerowych, albo umieszczenie informacji o rozkładach jazdy i cenach biletów na osiedlowej tablicy ogłoszeń, czy też wrzucenie informatorów o ofercie kolejowej do skrzynek pocztowych. Mieszkańcy zaangażowani w promowanie idei rozwoju SKA w Łęgu, na Wzgórzach Krzesławickich, w Grębałowie, Wadowie, Ruszчы czy Kościelnikach prowadzą społecznie tego typu działania, w tym zgłaszają okołokolejowe projekty do budżetu obywatelskiego czy też roznoszą do skrzynek ulotki popularyzujące kolej, co istotnie wpływa na potencjalną frekwencję w pociągach, a nie jest ujmowane w dotychczas prowadzonych analizach eksperckich. W ramach inicjatyw oddolnych powstają ankiety dostarczające cenną wiedzę o oczekiwaniach społecznych, składane są internetowe petycje, powstają wartościowe propozycje rozwiązań. To cenna wiedza i

kapitał społeczny, które warto wykorzystać w o wiele szerszym stopniu, niż dotychczas.

Na uruchomieniu połączeń kolejowych szczególnie zależy mieszkańcom krakowskiego Łęgu. Lokalna społeczność wiąże z tym nadzieje na sprawny transport do takich miejsc, jak Dąbie, Olsza, Żabiniec, Łobzów, Bronowice czy Mydlniki, a także na odkorkowanie okolicy. Z kolei wśród mieszkańców Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie oraz wschodnich terenów Dzielnicy XVIII Nowa Huta spore poparcie ma postulat budowy przystanków kolejowych w rejonie ul. Jagiełły i Kocmyrzowskiej, reaktywacja przystanku Kraków Nowa Huta Północ oraz budowa nowych przystanków w Kościelnikach, Wyciążach i Przylasku Rusieckim. Proponowane jest też utworzenie dworca dalekobieżnego i stacji kolejowej Kraków Północ w Mistrzejowicach (os. Piastów), tak by zatrzymywały się tu nie tylko pociągi SKA, ale również pociągi dalekobieżne.

W zwiększeniu atrakcyjności SKA istotnie mogą pomóc nowe formy mobilności, które w ostatnich latach zdobywają sporą popularność, a jeszcze kilka lub kilkanaście lat temu były zupełnie nieznane lub niszowe. Oprócz coraz popularniejszego dojazdu na przystanek własnym rowerem, w grę wchodzi również dojazd rowerem publicznym, hulajnogą klasyczną lub elektryczną, deskorolką do jazdy miejskiej czy też na rolkach i innych coraz popularniejszych urządzeniach sportowych. Jeszcze kilka lat temu te środki lokomocji oraz urządzenia sportowe (poza rowerem) w ogóle nie były brane pod uwagę w analizach transportowych. Dziś branża *skate* oraz hulajnóg elektrycznych rozwija się bardzo dynamicznie, stanowiąc wyzwanie dla ekspertów od lat zajmujących się transportem, których nie uczono o tych nowych formach mobilności.

Łączenie aktywności sportowej z codziennymi dojazdami do pracy czy na przystanek staje się dla wielu osób nie tylko atrakcyjną formą mobilności, ale też pasją, którą warto wspierać. Obecnie są to jeszcze tematy niszowe, słabo znane urzędnikom, ekspertom, politykom. Wszyscy uczymy się takich kwestii, jak zorganizowanie systemu parkowania hulajnóg elektrycznych, stojaki na hulajnogi nieelektryczne przy przystankach kolejowych, czy standardy nawierzchni chodników przewidujące rezygnację z kostki fazowanej i fazowanych płyt, tak by ułatwić przemieszczanie się na przystanek deskorolką, na rolkach lub z walizką na kółkach. Te nowe trendy istotnie wpływają również na wzrost atrakcyjności SKA także w tych przypadkach, gdy dotychczasowe analizy wykazały ich nieopłacalność. O ile bowiem 20-minutowe dojście piesze na przystanek można uznać za nieatrakcyjne, to już dojazd w 7 minut z tej samej lokalizacji na elektrycznej hulajnodze lub napędzanym siłą mięśni longboardzie zupełnie zmienia perspektywę.

Podsumowując, apelujemy o szersze otwarcie się na te nowe trendy w zakresie mobilności, gdyż może to w istotnym stopniu zwiększyć atrakcyjność kolei aglomeracyjnej. Zwracamy się także z apelem o częstsze niż dotąd zapraszanie do współpracy przedstawicieli Mieszkańców oraz lokalnych inicjatyw, gdyż ich wiedza i

zaangażowanie będą niezwykle pomocne w dalszym rozwoju systemu zrównoważonego transportu w Małopolsce i aglomeracji krakowskiej.

Uzasadnienie

Niniejszy apel wychodzi naprzeciw oczekiwaniom strony społecznej w zakresie szerszego włączenia się w prace na rzecz rozwoju systemu kolei aglomeracyjnej w aglomeracji krakowskiej. Apel nie narzuca władzom publicznym wiążących decyzji, natomiast stanowi dodatkowe wsparcie dla rozwoju zrównoważonego transportu, wskazując na aspekty szczególnie ważne dla lokalnych społeczności, a trudne do precyzyjnego opisanego w klasycznych opracowaniach eksperckich.

Otrzymują:

1. Marszałek Województwa Małopolskiego
2. Prezydent Miasta Krakowa
3. Ministerstwo Infrastruktury
4. PLK – Polskie Linie Kolejowe
5. Rady Dzielnic Miasta Krakowa
6. Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
7. Wójtowie i burmistrzowie gmin oraz starostowie powiatów aglomeracji krakowskiej