

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 218)

z dnia 23 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 218)

23 marca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Krakowie pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja prezydenta Krakowa Aleksandra Miszalskiego na temat rozwoju transportu zbiorowego w aglomeracji krakowskiej z uwzględnieniem budowy metra;
- informacja marszałka województwa małopolskiego na temat rozwoju transportu zbiorowego w Małopolsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Aleksander Miszalski** prezydent miasta Krakowa wraz ze współpracownikami, **Paweł Obrzut** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, **Magdalena Musiał** p.o. dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Krakowie, **Daniel Wrzosczyk** dyrektor Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Polregio, **Kazimierz Barczyk** przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski, **Krzysztof Wołos** wójt gminy Wielka Wieś, członek zarządu Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, **Agnieszka Ujma** wiceburmistrz miasta i gminy Świątniki Górne, **Monika Piątkowska** senator Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Gościmy w Krakowie. To posiedzenie będzie trwało dwa dni. W Krakowie odbędzie się kilka posiedzeń Komisji. Natomiast to obecne będzie miało swój konkretny temat, który za chwilę przedstawię.

Bardzo serdecznie witam dwie panie poseł, panów posłów. Witam serdecznie zaproszonych gości. W sposób szczególny dziękuję przede wszystkim panu prezydentowi Krakowa za przyjęcie Komisji i możliwość zorganizowania wyjazdowego posiedzenia. Witam pana prezydenta miasta Krakowa, pana Aleksandra Miszalskiego. Witam bardzo serdecznie pana Łukasza Sęka, zastępcę prezydenta miasta Krakowa. Witam pana Stanisława Mazura, zastępcę prezydenta miasta Krakowa. Witam pana Stanisława Kracika, zastępcę prezydenta miasta Krakowa. Witam bardzo serdecznie dyrektorów departamentów Urzędu Miasta Krakowa. Witam pana Pawła Guzka ze Stowarzyszenia Metropolia Krakowska i pana Daniela Wrzosczyka, dyrektora Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. Witam pana Radosława Włoszka, prezesa zarządu Spółki Kolejowe Małopolskie. Witam pana Wojciecha Dinges, wiceprezesa zarządu Polregio. Witam bardzo serdecznie Krystiana Zielińskiego, dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Witam pana Pawła Obrzuta, zastępcę dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Witam pana Kazimierza Barczyka, przewodniczącego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski. Witam pana Krzysztofa Wołosa, wójta gminy Wielka Wieś, członka zarządu Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. Witam panią Agnieszkę Ujmę, wiceburmistrza miasta i gminy Świątniki Górne. Witam bardzo serdecznie panią Monikę Piątkowską, senatora Rzeczypospolitej Polskiej. Witam również posłów, którzy nie są członkami Komisji Infrastruktury, ale są tutaj z nami – są to pani Katarzyna Matusik-Lipiec, Aleksandra Kot i Dorota Marek. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie: po pierwsze, informacja prezydenta Krakowa na temat rozwoju transportu zbiorowego

w aglomeracji krakowskiej z uwzględnieniem budowy metra. Drugi punkt to jest informacja marszałka województwa małopolskiego na temat rozwoju transportu zbiorowego w Małopolsce.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Chciałam tylko państwa poinformować, że jeśli pozwolicie, to poprosimy pana prezydenta, a później przedstawiciela marszałka województwa małopolskiego, o przedstawienie tych punktów. Zrobilibyśmy dyskusję po łącznym przedstawieniu tych punktów. Będziemy pilnowali czasu, ponieważ mamy jeszcze mnóstwo innych punktów. Chciałabym, żebyśmy zakończyli nasze posiedzenie ok. 13:45. Proszę sekretariat o pilnowanie czasu.

Panie prezydencie, oddaję panu głos. Bardzo proszę o przedstawienie informacji w pierwszym temacie naszej Komisji.

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszalski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, przede wszystkim witam wszystkich serdecznie w Krakowie – tych z Krakowa, i tych spoza. Dziękuję, że państwo dzisiaj tutaj przyjechaliście.

Proszę państwa, mamy problemy, wyzwania, ale proponujemy rozwiązania, aby załatwić te sprawy. Zaczniemy od tego, że transport w Krakowie to nie jest tylko transport dotyczący Krakowa. My, jako centrum województwa małopolskiego, jako stolica, jesteśmy sercem transportowym dużo większego obszaru. To jest tak naprawdę cała metropolia, która pełni rolę organizatora w znacznie w szerszej skali niż tylko nasz obszar administracyjny. To jest bardzo ważne. Dyskutując o tym dzisiaj, co u nas można zmienić, poprawić, miejmy z tyłu głowy tę świadomość, że to, co dotyczy Krakowa, to wpływa bezpośrednio na cały obszar metropolitalny, a w zasadzie chyba na całe województwo.

Szanowni państwo, Kraków to 350 mln pasażerów i ponad 1 mld zł kosztów w 2025 r., w tym roku pewnie jeszcze więcej. To są gigantyczne liczby. To są liczby, które cały czas rosną. Tutaj macie państwo przedstawione ostatnie trzy lata. W tym czasie widzimy zarówno wzrost wozokilometrów, jak i pociągokilometrów. Natomiast tu może poczynię zastrzeżenie, że ze względu na remonty linii tramwajowych w ostatnim roku był delikatny spadek. Ale na obrazku widzimy, że przełożyło się to na wzrost wozokilometrów. Z jednej strony rośnie to, co rośnie, czyli cała ta nasza skala przewozowa, ale z drugiej strony oczywiście rosną w związku z tym również koszty. Z jednej strony oczywiście podchodzimy do tego odpowiedzialnie i konsekwentnie, ale z drugiej strony mamy takie poczucie, że zaczyna to przekraczać nasze logistyczne możliwości samorządu. To, co państwo widzicie w tej chwili, to jest pokrycie przez wpływy z biletów, kosztów funkcjonowania systemu w Krakowie. Jak widać, ten procent spada. Spada każdego roku, mimo drobnych podwyżek, bo była raz podwyżka, dzisiaj już nie pamiętam, za jaki okres. To już niedługo będzie poniżej 40% wpływów, które rekompensują nasze koszty. Jak państwo na pewno wiecie, przez ostatnich dobrych kilka lat inflacja w Polsce była na bardzo wysokim poziomie. Przez pięć lat wzrosły koszty transportu, jeżeli mówimy o wozokilometrach, chyba o 80%. To generuje poważne straty, więc co roku musimy dopłacać coraz więcej środków ze środków własnych. Czyli tak naprawdę dopłacamy z podatków, które wpływają od innych mieszkańców.

Jeżeli chodzi o sam Kraków, dużo mówi się o tym, że do góry poszły ceny transportu w Krakowie. Ostatecznie poszły one do góry o 9 zł. Mówimy w tej chwili o kwocie 99 zł za bilet okresowy dla mieszkańca. Tutaj widzicie od góry do dołu, jak kształtują się ceny biletów okresowych w różnych miastach w Polsce. W dalszym ciągu jesteśmy miastem, które ma absolutnie jedno z najlepszych biletów. Jeżeli chodzi o bilety jednorazowe, to jest to troszkę inna kwestia, bo przede wszystkim płacą za nie turyści. Proszę zobaczyć, że z czegoś ten system trzeba utrzymywać. Jak widać, są miasta, które przekraczają 100 złotych, i to znacznie, bo aż o 120-140 zł. To już jest kwestia pewnej subiektywnej oceny. Natomiast kwestią obiektywną jest, które miasta dostarczają tak rozwiniętego transportu publicznego, jak dostarcza Kraków.

Jeżeli chodzi o wydatki na transport metrowy, bo to jest właśnie to, od czego zacząłem, czyli wydatki przez pryzmat całego obszaru, to koszt funkcjonowania linii aglomeracyjnych w 2026 r. to jest 255 mln zł. Ile z tego przypada na Kraków? 177 mln zł. To jest 70% finansowania całości kosztów funkcjonowania tych linii aglomeracyjnych. To pokazuje, że stolica wytrzymuje system w znacznie szerszej skali niż tylko w samym Krakowie. Mówimy tutaj o wszystkich gminach na Zachodzie Europejskim.

Dlatego wniosek jest prosty – potrzebujemy całych mechanizmów, które będą wspierać transport metropolitalny. Potrzebujemy mechanizmów, które bezpośrednio wyjdą w poziom centralny.

Mimo tego, że koszty funkcjonowania są bardzo wysokie, mimo tego, że cały czas rozwijamy linię połączeń, to nie zapominamy o inwestycjach w nowoczesne tramwaje i autobusy. Dysponujemy aktualnie 800 autobusami i 332 wagonami tramwajowymi. Zdecydowana większość z tego taboru jest dostępna dla osób o ograniczonej mobilności. W zasadzie zamawiamy tylko takie pojazdy. Również stawiamy na flotę elektryczną, na flotę hybrydową, na tramwaje i autobusy klimatyzowane. Drodzy państwo, tutaj widzicie, że drobnym druczkiem są wymienione te liczby. Państwo dostaniecie te informacje, więc każdy będzie mógł zerknąć na szczegóły. Jest to na pewno jeden z najnowocześniejszych systemów komunikacji. Zresztą cały czas prowadzimy kolejne zamówienia, kolejnych wagonów, kolejnych składów taboru transportowego. Można powiedzieć, że tabor transportu miejskiego jest w tej chwili rekordowy. Zamówienia w najbliższym czasie to kolejne autobusy wodorowe, elektryczne. W sumie w tej chwili zrobiliśmy zamówienia na 90 nowych wagonów tramwajowych różnego typu. Kolejne umowy są podpisywane. Są realizowane również z funduszy unijnych. Ten tabor, którym w tej chwili dysponujemy, znacznie odbiega od tego, którym będziemy dysponować za rok, dwa, trzy, czy cztery lata. W związku z tym mamy też prawo oczekiwać, że jeżeli z własnych środków inwestujemy tak dużo, mimo ciężkiej sytuacji finansowej Krakowa, to państwo będzie nam w tym wszystkim pomagać.

Realizujemy również inwestycje infrastrukturalne. Tutaj państwo macie wymienionych, pokazanych ich parę... Wszystko wskazuje na to, że uda się ją, może jeszcze nie odebrać, ale zakończyć tę budowę. ... linia na Azoty, przystanek P+R... Tych inwestycji jest bardzo dużo. Sam tramwaj na Górkę Narodową kosztował nas 600 mln złotych, a KSTIV to koszt prawie 2 mld zł.

Oczywiście mamy też bilet metropolitalny, który pokazuje, że samorządy wokół Krakowa mogą współpracować ponad granicami administracyjnymi. Jest to oczywiście narzędzie ułatwiające codzienny dojazd z gmin krakowskich. Oczywiście jesteśmy gotowi do dalszej integracji systemu, ale żeby rozwijać ten model współpracy z gminami, potrzebujemy ram finansowych i ram czasu. Dlatego ważne jest dla nas znaczenie ustawy o zrównoważonym rozwoju miast, nad którą pracowaliśmy przez wiele lat.

Natomiast jeżeli chodzi o najważniejsze wyzwania, to dochodzimy powoli do granicy wydolności naszego modelu transportowego. Robimy i robiliśmy bardzo dużo, ale Kraków jest metropolią, która, jako jedna z niewielu, zwiększa liczbę swoich mieszkańców. Mówię tu o mieście, nie o całym obszarze metropolitalnym. Jeżeli chodzi o duże miasta w Polsce, to obok Warszawy jesteśmy absolutnym liderem wzrostu. To powoduje, że przy dużej liczbie studentów, dużej liczbie obcokrajowców, dużej liczbie turystów ten system zaczyna nie odpowiadać potrzebom. Te potrzeby wzrastają dużo szybciej niż nasze możliwości. Nie da się po prostu odpowiadać na te wszystkie potrzeby wyłącznie własnymi narzędziami i własnymi finansami. To jest moment, w którym potrzebujemy decyzji strategicznych na poziomie państwowym, na poziomie centralnym. Jeżeli mówimy o konkretnych wyzwaniach transportowych, to do Krakowa wjeżdża codziennie 250 tys. autobusów spoza miasta. Mamy nowoczesny tabor autobusowy, ale coraz częściej brakuje warunków do jego niezawodnej obsługi w godzinach szczytu. Mówimy tutaj o braku przepustowości ulic. Mamy problemy z przepustowością tramwajów. Niektórzy mówią: „nie budujemy metra, budujemy tramwaje”, ale już w tej chwili tramwaje po prostu nie mieszczą się na pierwszej obwodnicy i nie tylko tam. W godzinach szczytu po prostu nie jesteśmy w stanie wpuścić kolejnych składów. To nie jest problem tylko pierwszej obwodnicy. To jest problem również... czy wielu innych miejsc, które remontujemy. Gdy remontujemy jedną linię, to cierpi druga część miasta, bo system po prostu przestaje nadążać.

Jakie są dalsze wyzwania? To między innymi integracja Krakowa z koleją. W tej chwili w Krakowie działa już dziesięć parkingów P+R, łącznie na 1600 miejsc. Kolejne obiekty są w budowie, czyli Bronowice czy Prądnik Czerwony. Inwestujemy w tę własną integrację. Ale bez zwiększania przepustowości i działań kolei PKP PLK, po prostu ta integracja pozostanie ograniczona. Państwo musi uzupełniać nasze wydatki inwestycyjne swoimi inwestycjami.

Tutaj macie państwo przedstawione najważniejsze wąskie gardła, jakie mamy. Jest to np. granica przepustowości krakowskiego węzła kolejowego, niekolizyjne skrzyżowania, niewystarczająca przepustowość linii, Kraków-Bronowice i Kraków-Płaszów jako metropolitalne dworce. To są nasze potrzeby kolejowe, to są nasze granice.

Jeżeli chodzi o sieć rowerową, to celem miasta jest osiągnięcie 15% osób, które korzystają z roweru. Na ten moment to jest ok. 5%. Rozumiemy, że podstawowym problemem do rozwoju ruchu rowerowego jest nieciągłość sieci rowerowej. Gdybyśmy doszli do tych 15%, automatycznie odciążamy przede wszystkim ruch samochodowy oraz transport publiczny. Oczywiście

podstawowym zadaniem, które mamy my, jako miasto i które realizujemy w tej chwili, to jest likwidacja tzw. czarnych punktów rowerowych na ulicach Krakowa. Uzupełniamy brakujące odcinki, brakujące kładki, których do tej pory nie dało się zrobić. Natomiast potrzebowalibyśmy od państwa również wsparcia... Cały czas tendencja rowerowa uniemożliwia zrobienie szybko, bezpiecznie i skutecznie pełnych inwestycji rowerowych. Sygnalizowałem różnice w kosztach. Bardzo proszę państwa parlamentarzystów o wsparcie w tym temacie. Właśnie w drogowym.

Potrzebujemy tylko terminalizacji karty rowerowej, żeby można było po raz pierwszy dojechać na drogę rowerową po uzyskaniu uprawnień. Natomiast długość tras rośnie. To jest długość tras rowerowych, która wynosi 140 km. Inwestycje, które będą realizowane, wyceniamy na 100 mln. Niedługo powstanie zespół rowerowy, specjalnie powołany, który przygotowuje te tematy, diagnozuje wszystkie środowiskowe, to co jest najważniejsze i które trzeba wyprzedzić, tematy w całości.

Przechodzimy do narzędzi, w których państwo może nam pomóc. Jeżeli chodzi o finansowanie inwestycji samorządowych, potrzebne jest zwiększenie finansowania centralnego dla inwestycji w transport publiczny, wsparcie dla projektów integrujących transport oraz samorządy, trzeba trochę lepiej skoordynować inwestycje centralne, szczególnie te kolejowe, z infrastrukturą samorządową (węzły przesiadkowe). Czasami jest troszeczkę tak, że miasto robi swoje, a rząd robi swoje. Nie chcę narzekać, bo z rządem mieliśmy już wiele bardzo konstruktywnych spotkań. Dzieje się wiele w dobrym kierunku. Natomiast na pewno potrzeba to jeszcze doprecyzować. Potrzebujemy mieć jeden, wspólny transport publiczny, jeden wspólny ekosystem, który będzie w stanie kompletnie zarządzać drogami. Apelujemy również o wsparcie ze środków publicznych dla bieżącego funkcjonowania transportu. Wiem, że to nie będzie łatwe dla państwa. Wiem, że to jest dużo wydatków. Ale to, co państwu pokazaliśmy, na pewno nie jest tylko problemem krakowskim. Według mnie jest to problem występujący we wszystkich obszarach metropolitalnych, które rozwijają się przy wzrastających wskaźnikach zaludnienia, stają przed bardzo poważnym problemem niedofinansowania transportu publicznego. Myślę, że szczególnie niesprawiedliwe jest ustawowe finansowanie ulg w przewozach kolejowych i autobusowych, które są rekompensowane z budżetu państwa, a ulgi w komunikacji miejskiej nie są i obciążają budżety samorządów. Potrzebujemy jakiegoś stałego mechanizmu operacyjnego dopłat. Bez niego ciężko jest realizować cele klimatyczne, społeczne i transportowe.

Wracam do ustawy o zrównoważonym rozwoju miast, bo ona jest jednym z tego typu mechanizmów. To jest kluczowe rozwiązanie dla miast, dla gmin okalających. Ustawa może przynieść, w zależności od tego, jak będzie wyglądać, środki finansowe, ale przede wszystkim może też przynieść mechanizmy działania, wspólne mechanizmy inwestycyjne czy różne inne, które poprawią nam jeszcze współpracę z krakowską gospodarką. To nie jest, jak niektórzy to widzą, nowy szczybel samorządu, tylko po prostu efektywne narzędzie do współpracy z gminami. Potrzebujemy szerokiego i uniwersalnego poparcia dla tej ustawy. Ona jest już tworzona i mam nadzieję, że jak najszybciej trafi pod obrady Sejmu.

Pani przewodnicząca, ostatni punkt, ale jeszcze nie ostatni slajd. To jest metro. Specjalnie zostawiłem to na koniec, bo ustawa ma inny cel. Kraków nie jest w stanie już rozwijać swojego transportu publicznego na powierzchni ze względu na ograniczenia fizyczne. Metro jest kluczową inwestycją odpowiadającą na nasze wyzwania i potrzeby. Przeanalizowaliśmy ten problem i dlatego w Krakowie nie zadajemy sobie pytania, czy metro jest potrzebne. To jest oczywiste, że metro jest potrzebne Krakowowi i całej metropolii. My zadajemy pytanie, a w zasadzie jeżeli zadaliśmy pytanie, to na pewno dostaliśmy pięć pozytywnych odpowiedzi. To nie znaczy, że sprawa jest załatwiona. Potrzebujemy wsparcia centralnego dla budowy metra w Krakowie. Metro ma połączyć z jednej strony najważniejsze miejsca aktywności gospodarczej w Krakowie – naukowe i miejskie. Jest tak skonstruowane, by z jednej strony przebiegać oczywiście przez centrum, ale z drugiej strony też przez Nową Hutę, dawny kombinat oraz kampus, centra biznesowe i wszystkie te miejsca, które żyją gospodarczo jako klienci. To nie tylko infrastruktura transportowa, ale też oś rozwojowa dla naszego miasta. Wzmocni to nasz potencjał terenów inwestycyjnych, w tym rejonu kombinatu. Metro będzie pracować nie tylko dla miasta, ale dla całego regionu. W związku z tym proponujemy konkretny, nowoczesny, autonomiczny, co ważne, system metra, a nie rozwiązanie hipotetyczne. Wszystko to jest na podstawie bardzo długo prowadzonych analiz i wyliczenia najbardziej optymalnych dochodów pasażerskich, aby zoptymalizować również zasadność ekonomiczną projektu, żeby najłatwiej można było pozyskać środki. Zaprojektowane są dwie linie, łącznie o długości 90 kilometrów, 29 stacji, wysokiej częstotliwości kursowania. Oczywiście pełna integracja z innymi środkami transportu,

obejmuje najważniejsze osie miasta. Jest to projekt o standardzie europejskim, bo przygotowując projekt obejrzelśmy przynajmniej parę systemów transportowych metra w całej Europie. Rekomendowany wariant to w sumie około 280 tys. pasażerów dziennie, 140 tys. będzie codziennie przekraczać Wisłę metrem. Mówimy o ok. 7 tys. pasażerów w godzinę biegu. W sumie 40% mieszkańców będzie miało możliwość dojść spacerem w dziesięć minut od miejsca zamieszkania do najbliższej stacji metra. Będzie projekt powszechnego użytku zarówno dla mieszkańców Krakowa, jak i dla wszystkich mieszkańców metropolii miasta Krakowa, a także dla przyjezdnych. Metro poprawi jakość życia i skraca czas dojazdu. Tutaj macie państwo trzy kierunki pokazujące, jak zmieniają się czasy dojazdu. Linia Nowa Huta – Muzeum Narodowe z 40 do 26 minut. Klíny – Dworzec Główny z 50 do 24. Kurdwanów – teatr bagatela 18 minut zamiast 40 minut. To są zmiany czasu dwukrotne.

No i oczywiście nie można pominąć bardzo ważnej tematyki metra jako bezpieczeństwa w Krakowie. To jedna z nielicznych okazji, aby zaprojektować taką infrastrukturę jako dual-use. W Krakowie pokrycie miasta, jeśli chodzi o miejsca schronienia, schrony, jest na niskim poziomie. W związku z tym wszystkie inwestycje projektujemy w ten sposób, by zwiększać te powierzchnie. Ale powiedziałbym, że metro ma bardzo wyraźne zapotrzebowanie. Z jednej strony wzmacnia to wymiar strategiczny inwestycji, z drugiej strony, są też o to spory parlamentarne w Warszawie, wzrasta możliwość pozyskania środków sołectw na budowę metra i tunelu.

Oczywiście konkluzja jest taka, że metro nie powstanie bez wsparcia centralnego. Takie inwestycje w całej Europie są realizowane ze znaczącym udziałem państwa. Szacujemy, że o 80% powinien to być udział gminy miejskiej Kraków, a reszta to wsparcie unijne, środki centralne.

Głos z sali:

Panie prezydencie, ile procent?

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszałski:

80%.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, zaraz będzie więcej.

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszałski:

Tutaj macie państwo troszeczkę o tym, jak metro buduje się w krajach europejskich. W zasadzie wszędzie są w to zaangażowane środki państwowe, unijne, państwowe bądź regionalne. Nie ma takich miast, które same zbudowałyby metro z własnych środków. Dlatego finansowanie jest dla nas tak szalenie ważne. Szalenie ważny jest też ten model finansowania.

Kończąc, myślę, że warto podkreślić to, że metro jest też swoistym uzupełnieniem wielkich inwestycji w Polsce. Patrzymy na linię szybkich torów, patrzymy na rozwój portów, patrzymy na węzeł kolejowy, czy na węzeł logistyczny w Katowicach i w Rzeszowie. Chcę powiedzieć, że Kraków nie może być pominięty, jeżeli chodzi o kluczowe inwestycje infrastrukturalne w Polsce. Kraków jest największym miastem w Europie, które nie posiada metra. Szwabia, którą przegoniliśmy ostatnio w PKB per capita, jeżeli mówimy o sile nabywczej, ma takich systemów dziewięć, a w Polsce jest tylko Warszawa. W związku z tym chyba nie ma żadnych wątpliwości co do tego, że taka inwestycja nam się po prostu należy. Będziemy o nią walczyć bardzo serio.

Szanowni państwo, w zasadzie to chyba tyle. Pokazaliśmy skalę wykonanej pracy, skalę istniejących ograniczeń, co jest obiektywne, a nie subiektywne. Pokazaliśmy to, że metro, kolej i system aglomeracyjny, transportowy musi być jednym spójnym organizmem. Można z tego zrobić dobrą układankę. Jesteśmy gotowi planistycznie, projektowo do dalszego rozwoju. Potrzebujemy tylko tego, co już zostało w tym miejscu zreferowane, czyli zarówno na zespole parlamentarnym do spraw metra, czyli głównego udziału rządu w celu pomocy legislacyjnej i finansowej przy tym kluczowym dla naszego regionu projekcie, inwestycji. Mam nadzieję, że to jest jasny sygnał i że dyskusja nie pozostanie w tym samym stadium. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie.

Tak jak powiedzieliśmy, dyskusję będziemy mieli w tym drugim punkcie. Myślę, że ta wiedza cały czas jeszcze z nami pozostanie.

Wobec tego poproszę przedstawiciela marszałka województwa małopolskiego o przedstawienie punktu drugiego, czyli tematu związanego z rozwojem transportu zbiorowego w Małopolsce.

Bardzo proszę, Paweł Obrzut. Proszę mówić w sposób skondensowany, żebyśmy pozostawili czas na dyskusję.

Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego Paweł Obrzut:

Dzień dobry państwu.

Szanowni państwo, województwo również działa na różnych płaszczyznach, jeżeli chodzi o organizację publiczną transportu zbiorowego. W województwie został przyjęty w dokument, tzw. Regionalny Plan Transportowy, czyli Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. Są to dwa dokumenty, które określają, jak powinien się rozwijać ten plan transportu zbiorowego w Małopolsce. Mamy tutaj podział na trzy takie podstawowe segmenty. Po pierwsze, jest to kolej aglomeracyjna, czyli połączenia kolejowe stanowiące łatwy dojazd do stolicy regionu. Druga kwestia to rozwinięcie tego transportu kolejowego w pozostałe części, obszary województwa, czyli Małopolska Kolej Regionalna. Mamy też takie podsystemy typu Podhalańska Kolej Regionalna, połączenia kolejowe w okolicy Nowego Sącza, czy również pozostałe połączenia kolejowe dłuższych relacji. Trzecia odnoga tego transportu zbiorowego organizowanego przez marszałka województwa to jest System Małopolskich Linii Dowozowych.

Szanowni państwo, mówiąc o transporcie kolejowym, musimy popatrzeć, jak to rozwijało się na przestrzeni ostatnich kilku, kilkunastu lat. W grudniu 2014 r. został uruchomiony pierwszy pociąg w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Natomiast w latach poprzedzających ten moment był to systematyczny spadek znaczenia transportu kolejowego w Małopolsce. Dopiero od momentu uruchomienia pierwszego pociągu w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, rośnie rok do roku praca eksploatacyjna w transporcie kolejowym. Widzimy to przede wszystkim w centralnej części województwa. Tutaj na tych dwóch schematycznych mapach Małopolski mamy porównanie właśnie liczby połączeń przed uruchomieniem systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej i z poprzedniego rozkładu jazdy. Widzimy, że przede wszystkim ten rozwój transportu kolejowego następuje w ramach sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Wzrost pracy eksploatacyjnej bezpośrednio przekłada się na liczbę pasażerów, którzy wybierają transport kolejowy w swoich podróżach. W 2014 r. z oferty kolejowej korzystało nieco ponad 7 mln pasażerów, natomiast w roku 2025 to jest ponad 28 mln podróży. To jest gigantyczny wzrost. Natomiast jeżeli chodzi o pracę eksploatacyjną, to w tym 2014 r. było nieco ponad 4 mln pociągokilometrów. Obecny rozkład jazdy to już jest ponad 10 mln pociągokilometrów. Widzimy, że praca wzrosła nieco ponad dwukrotnie, natomiast liczba osób korzystających z tego transportu kolejowego wzrosła czterokrotnie.

Te połączenia na terenie województwa małopolskiego obsługuje trzech operatorów. Mamy w województwie spółkę Koleje Małopolskie, czyli głównego operatora w zakresie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Mamy spółkę Polregio, która obsługuje przede wszystkim te połączenia w dłuższych relacjach. Również mamy zawartą umowę ze spółką Koleje Śląskie i zakłada ona połączenia kolejowe między województwem małopolskim a województwem śląskim. Umowa Kolei Małopolskich z Kolejami Śląskimi obowiązuje jeszcze przez kilka lat. Natomiast umowa ze spółką Polregio wygasa w połowie grudnia bieżącego roku. Obecnie prowadzone jest postępowanie przetargowe na wybór nowego operatora. Aby ten transport kolejowy mógł być obsługiwany na poziomie wysokiej jakości, województwo systematycznie realizuje projekty związane z wymianą toru kolejowego. Do tej pory zostało zakupionych 47 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Oprócz tego Koleje Małopolskie uzyskały też 6 modernizowanych pojazdów, które wykorzystywane są przede wszystkim na linii SKA2. Ten wagon, którego właścicielem jest województwo, jest udostępniany operatorom w drodze dzierżawy. Na ten moment 25 pojazdów jest wydzierżawionych spółce Koleje Małopolskie. Oprócz tego 5 sztuk pojazdów zostało wniesionych do spółki aportem. Łącznie Koleje Małopolskie mają 30 pojazdów od województwa i 6 własnych. Natomiast spółce Polregio udostępniamy 17 pojazdów. Cały pozostały tabor jest wynajmowany przez tego operatora.

Żeby dalej postępował ten proces wymiany wagonów, równolegle, w 2024 r. województwo małopolskie zawarło umowę ramową na dostawy do 25 sztuk pięcioczołowych wyższych węzłów operacyjnych. Wartość całej tej umowy ramowej to jest ponad 1,3 mld zł. Na ten moment już w ramach umów wykonawczych zakontraktowane jest 19 pojazdów. Pierwsze 6 pojazdów pojawi się w okolicach marca tego roku. Następne będą dostarczane w 2028 r. Natomiast, tak jak wspominałem, obecna umowa ze spółką Polregio zawarta jest do połowy grudnia bieżącego

roku. To co czeka wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, niezależnie czy to na szczeblu wojewódzkim, czy to na szczeblu centralnym, to proces związany z liberalizacją linii przewozów kolejowych. Oznacza to, że w myśl obowiązujących przepisów nie ma możliwości już kontraktowania usług przewozowych w wojewódzkich przewozach w ramach umów. Wszystkie kontrakty muszą być teraz zawierane w trybie konkurencyjnym. To oznacza, że również jeżeli nie zmienia się przepisy, to przed zakończeniem umów z Kolejami Małopolskimi i z Kolejami Śląskimi zostanie przeprowadzone postępowanie przetargowe, które wyłoni kolejnych operatorów mających świadczyć usługi.

To, co jest istotne, to w ostatnich tygodniach pojawił się projekt modernizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ten projekt zakłada wykreślenie art. 22a z tej ustawy. Jeżeli rzeczywiście zostałoby to przegłosowane, to wtedy pojawi się możliwość dalszego sprzedania, w trybie in-house m.in. spółkom samorządowym, tych przewozów wojewódzkich. Natomiast do momentu uchwalenia tych przepisów nie ma takiej możliwości.

Szanowni państwo, patrząc perspektywnie na kolejne lata, we wrześniu 2025 r. Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął apel dotyczący rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie Małopolski. Pan prezydent już wskazywał część inwestycji kolejowych, które powinny być zrealizowane. Natomiast w tym apelu została przedstawiona taka perspektywa szerszej, związana z wojewódzką, oznaczenie poszczególnych linii kolejowych i konieczność przebudowy torów czy rozwoju niektórych połączeń. To, co dzieje się już w tym momencie w ramach programu „Kolej Plus”, to projektowana jest zmiana drogi do Niepołomic. Projektowana jest łącznicowość dająca bezpośrednie pracowanie pociągów z Krakowa od Olkusza. Równolegle przygotowywany jest też projekt nowego połączenia łączącego Kraków z Myślenicami. Bardzo cieszy fakt, że realizowana jest od wielu lat oczekiwana inwestycja w kierunku Nowego Sącza i w kierunku Zakopanego. Po realizacji tej inwestycji ma otworzyć się całkowicie nowe połączenie w zakresie organizacji transportu wojewódzkiego. Natomiast na ten moment bardzo dużym wyzwaniem jest sam Węzeł Krakowski i ograniczona przepustowość infrastruktury na terenie tego miasta, na terenie aglomeracji. Na wielu odcinkach sieci przepustowość praktycznie jest już wyczerpana. Dalszy rozwój infrastruktury musi wiązać się z koniecznością przeprowadzenia prac modernizacyjnych i rozwojowych.

Drugim istotnym elementem jest stacja Kraków Główny, która w tym momencie jest praktycznie na wyczerpaniu przepustowości. Zakładamy też, że połączenia, które organizujemy, będą realizowane przelotowo przez Kraków Główny, żeby pociągi nie kończyły i nie zaczynały biegów w stolicy województwa. Chodzi o to, żeby było to przelotowo, bo to powinno poprawić przepustowość.

Idąc dalej, transport kolejowy kosztuje coraz więcej. Z jednej strony samorządy województwa finansują połączenia kolejowe, z drugiej strony dokonują zakupu taboru. Natomiast wyzwaniem, które pojawia się przed wszystkimi, to są kwestie związane z utrzymaniem tego nowoczesnego taboru. Do tej pory wszyscy korzystali z finansowania ze środków unijnych, które było przeznaczone na zakup taboru. Natomiast ten problem związany z koniecznością przeprowadzenia przeglądu czwartego czy piątego poziomu, to są setki milionów złotych, które dodatkowo trzeba wygospodarować do systemu, żeby ten tabor mógł w sposób bezpieczny i zgodny z przepisami obsługiwać mieszkańców naszego województwa. Myślę, że warto rozpocząć też szerszą dyskusję generalnie nad sposobem finansowania publicznego transportu zbiorowego, czy to w zakresie samego finansowania oferty przewozowej, ale z drugiej strony również finansowania dotacji niezbędnych prac, które są związane z taborem kolejowym.

Bardzo ważną kwestią w całym tym systemie są również węzły przesiadkowe, które będą zapewniały integrację z innymi systemami transportowymi. Są to różnego rodzaju rozwiązania usprawniające cały system transportowy, budowa jakichś łącznic, które mogą zwiększyć też potencjał linii kolejowych, które w tym momencie nie są obsługiwane.

Mówiąc o transporcie zbiorowym w województwie, nie możemy pominąć wojewódzkiego systemu, czyli Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. Jest to system, który integruje różne środki transportu. Na ten system składa się wiele komponentów. Natomiast z punktu widzenia pasażerów najbardziej istotna jest aplikacja mobilna, umożliwiająca zakup biletu na różne systemy transportowe, m.in. na komunikację miejsko-drogową, na transport kolejowy, na linie autobusowe, również na komunikację gminne. Oprócz aplikacji to również terminal identyfikacji, tablice informacyjne, portal pasażera itd. Jest to rozwiązanie otwarte dla wszystkich zainteresowanych podmiotów, organizatorów. Do tego systemu dołączają kolejne jednostki. Dzięki temu

pasażerowie otrzymują kompleksowe, zintegrowane rozwiązania. Pan prezydent już wspominał o Bilecie Metropolitalnym. Dlatego uzupełnię tylko jednym zdaniem, że rozwinięciem Biletu Metropolitalnego na całe województwo jest Małopolski Bilet Zintegrowany. Bardzo dziękujemy za współpracę panu prezydentowi oraz Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska. Wspólnymi siłami udało się dopracować to rozwiązanie. Widzimy, że jest ono bardzo dobrze odbierane przez pasażerów i sprawdza się w praktyce.

Drugim dość istotnym elementem w skali województwa jest pilotaż związany z korelowaniem biletów regionalnych w pociągach PKP Intercity. Ten pilotaż prowadzimy od grudnia zeszłego roku. Początkowo miał być do marca, teraz jest przedłużony do końca czerwca. Na tych najbardziej obciążonych połączeniach wykorzystujemy potencjał narodowego przewoźnika i oferujemy pasażerom możliwość skorzystania z pociągów, czy to na trasach do Tarnowa, Trzebini czy Sędziszowa.

Przechodząc do drugiej odnogi, że tak powiem, tego publicznego transportu zbiorowego, czyli do Małopolskich Linii Dowozowych, to jest to system, który opiera się na współpracy województwa, powiatów i gmin z terenu Małopolski. Założenie jest takie, że województwo małopolskie tworzy średni systemu transportowego, natomiast we współpracy z tymi pozostałymi jednostkami w węzle jest ono uzupełniane o lokalne połączenia. W 2019 r. w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych województwo uruchomiło 3 linie finansowane z tego funduszu. Na ten rok zaplanowane jest 75 linii komunikacyjnych, więc widzimy, w kolejnych latach ta oferta się rozwija. To też przekłada się na liczbę pasażerów. Za zeszły rok jest to ponad 5,2 mln osób, które skorzystały z Małopolskich Linii Dowozowych. Ten rozwój widać również na przykładzie pracy eksploatacyjnej. Zaczynaliśmy od niecałych 90,2 tys. km. W zeszłym roku w województwie było to już ponad 13,7 mln km. Tak jak wspominałem, cały system jest finansowany ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Do tego ok. 37% jest finansowane z budżetu województwa małopolskiego, natomiast 23% pochodzi ze wsparcia finansowego ze strony samorządów lokalnych, które są zainteresowane rozwojem i uruchamianiem linii na swoim obszarze. Na ten rok szacujemy, że wartość umowy dotyczącej Małopolskich Linii Dowozowych będzie opiewała na ponad 103 mln zł.

W ramach Małopolskich Linii Dowozowych możemy również rozwijać handel, który obsługuje te połączenia. Mamy przyjęty taki model, że głównym operatorem Małopolskich Linii Dowozowych jest wojewódzka spółka, czyli Koleje Małopolskie. Jest to operator zarówno kolejowy, jak i drogowy. Oznacza to, że w transporcie kolejowym pasażerowie korzystają z ulg właściwych dla transportu kolejowego, natomiast w zakresie transportu drogowego korzystają z ulg właściwych dla transportu drogowego. Natomiast na tych liniach, gdzie jest to uzasadnione, oczywiście jest to honorowane. Koleje Małopolskie część połączeń w ramach systemu obsługują własnym taborem, własnymi pracownikami. Natomiast część tej pracy zleca jest podwykonawcom. Dzięki temu też angażujemy przedsiębiorców z Małopolski, wykorzystując możliwości, które tutaj się znajdują.

Oprócz tego taboru, który wykorzystywany był do tej pory, Koleje Małopolskie realizują projekty związane z pozyskaniem nowego taboru. Na ten moment realizowana jest dostawa 15 pojazdów elektrycznych oraz 5 pojazdów wodorowych. Na slajdzie pokazane są linie, na które będą skierowane te pojazdy. Można je zobaczyć w tych tabelach.

To, co jest najistotniejsze, na ten moment, Małopolskie Linie Dowozowe obsługują już 117 gmin z całego województwa i 22 powiaty. Natomiast dążymy do tego, aby system Małopolskich Linii Dowozowych docierał do wszystkich w całym województwie. Na slajdzie przedstawione jest przez oznaczenie kolorami, gdzie już dojeżdżają Małopolskie Linie Dowozowe. Tam, gdzie jest ciemniejszy kolor, tam jest transport jest skoncentrowany. Natomiast gminy oznaczone kolorem czerwonym, to są linie, które jeszcze nie są obsługiwane. Natomiast to jest tylko transport autobusowy. Tutaj nie ma naniesionego transportu kolejowego. Gdybyśmy połączyli te dwie nazwy, to ten zakres będzie znacznie szerszy.

Ostatni slajd. Zacząłem od planu transportowego i skończę na planie transportowym. Mianowicie w tym dokumencie jest wskazana wizja rozwoju systemu transportowego. Ta wizja wskazuje, że Małopolska jest regionem zrównoważonym, zintegrowanym i o bezpiecznym systemie transportowym, będącym podstawą dalszego rozwoju i poprawy warunków życia mieszkańców oraz ich mobilności. W tej wizji istotne są te trzy słowa, czyli rozwój zrównoważony, zintegrowany i bezpieczny. Te trzy słowa później przekładają się też na cele, które będziemy realizować w zakresie współpracy spójnego rozwoju całego systemu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Rozumiem, że również tę prezentację będą mogli otrzymać członkowie Komisji od pana dyrektora i od pana prezydenta. Dziękuję bardzo za przedstawienie informacji.

W związku z tym otwieram dyskusję i będę zapisywała do głosu.

Bardzo proszę, pan poseł Jaśkowiec, a potem pan poseł Kmita. Proszę kolejne osoby o zgłoszenia.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Szanowni państwo, oczywiście dziękuję za tę prezentację.

Zacznę od pierwszego modułu wystąpienia pana prezydenta. O metrze nie będzie mówił, bo pod koniec kwietnia będziemy organizować posiedzenie zespołu parlamentarnego i będziemy rozmawiać o przygotowaniu inwestycji. Ten element sobie opuszczę. Natomiast w tej prezentacji zwróciłem uwagę na takie rzeczy, o których warto powiedzieć. To jest kwestia finansowania transportu publicznego w Krakowie. Niepokoi mnie ten fakt, że coraz więcej środków trzeba dokładać z budżetu, a bilety pokrywają w tej chwili ok. 40% funkcjonowania transportu. Również rosną wydatki gmin ościennych i wydatki Krakowa na transport aglomeracyjny. Pani przewodnicząca, mam postulat, abyśmy kiedyś przedyskutowali na Komisji temat stworzenia możliwości objęcia dopłatami z rządowego Funduszu Autobusowego również tych linii aglomeracyjnych, które organizują duże miasta i obsługują one gminy sąsiadujące. Patrzę na pana wójta z Wielkiej Wsi z Krakowa. Do niej jeżdżą autobusy. Dobrze, że stworzyliśmy mechanizmy dopłat do tych autobusów w zakresie tej linii, która opuszcza Kraków. Ten autobus jedzie sobie do Wielkiej Wsi. Wydaje się, że to mogłoby pomóc w rozwoju linii aglomeracyjnych.

Kwestia rozwoju ruchu rowerowego, która była już poruszana przeze mnie w interpelacji. Powinniśmy zająć się tym raczej na klasycznej Komisji Infrastruktury, bo w całej Polsce brakuje takich odcinków, ścieżek rowerowych integrujących sieci, które budują miasta, samorządy wojewódzkie i gminy. Z racji tego, że nie ma specustawy, to można by było porozmawiać o tym, jak zintegrować tę sieć. To jest słuszna kwestia.

Trzecia kwestia to oczywiście ustawa metropolitalna. Państwo o to pytają, więc odpowiadam, że ona jest procedowana w innym kształcie. W konsultacjach mamy ustawę o rozwoju miast. Ta ustawa daje możliwość utworzenia także dla Krakowa Związku Metropolitalnego. Mam nadzieję, że ona szybko trafi do Sejmu i będziemy mogli nad nią procedować, żeby w przyszłym roku można było rozpocząć tworzenie Związku Metropolitalnego w Krakowie. Wydaje mi się, że te trzy obszary są istotne, trzeba o nich rozmawiać.

Pytanie do pana prezydenta, kiedy miasto zakończy budowę drugiej z największych inwestycji tramwajowych w Polsce, czyli linii tramwajowej do Myślenic. Mieszkańcy mnie obligowali do tego, żeby zadać to pytanie. Kiedy jest szansa i nadzieja, że ten tramwaj pojedzie?

To jest jakby kwestia, którą chciałem poruszyć w zakresie miasta, ale były dwie prezentacje, więc chciałem zadać też pytanie do województwa.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo krótko.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Tak, bardzo krótko. Kilka istotnych pytań.

Media ostatnio zostały zelektryzowane faktem możliwego strajku pracowników Kolei Małopolskich. Chciałem się zapytać, czy ta sytuacja kryzysowa została zażegnana, czy koleje nam staną?

Drugie pytanie. Pan pokazywał historyczne zakupy taboru kolejowego. Moje pytanie jest z tym związane. Dlaczego w latach 2018-2020 nie zakupiono żadnego pociągu? Wydaje się, że dzisiaj konsekwencją przepełnienia mocy przewozowych linii Kolei Małopolskich, czyli taboru Kolei Małopolskich, jest fakt, że wtedy zaniechano zakupów taboru. Konsekwencją tego jest również konieczność dopuszczenia przez to trzeciego przewoźnika – Kolei Śląskich, który jest jednak konkurentem dla rozwoju naszej rodzimej spółki.

Ważna kwestia, na ile są prawdziwe pogłoski o tym, że województwo małopolskie nie wykorzysta dotacji z KPO na zakup nowych pociągów? Podobno część dotacji nie zostanie wykorzystana.

Jak już mamy tutaj pana dyrektora, to proszę mi powiedzieć, dlaczego na niektórych trasach kolejowych bilety w regionalnych połączeniach, np. w Kraków – Krzeszowice, są droższe niż bilety, które możemy kupić w spółce państwowej, jaką jest PKP Intercity?

Kolejne pytanie, może już nie tak kategoryczne, czy państwo rozważają powołanie spółki przewoźników autobusowych? Moim zdaniem ten coraz większy rozwój dzięki dotacjom rządu Donalda Tuska do przewoźników autobusowych, nakłada takie myślenie, że powinna jednak powstać spółka w postaci PKS-u Małopolskiego. Państwo dalej tkwią w tym modelu, dla mnie trochę dziwnym, zakładającym, że przewoźnik kolejowy ma organizować przewozy autobusowe. Gdyby to były pojedyncze linie autobusowe, to miałyby pewne uznanie, ale kiedy ten system się rozrasta, to raczej trzeba pomyśleć o innym modelu.

Żałuję, że nie ma nikogo z zarządu województwa. Moglibyśmy porozmawiać. Wiem, że pan marszałek i spółka zaprosili na kolację członków Komisji na godzinę 19:00, ale żałuję, że ani pan marszałek, ani członkowie zarządu, chociaż jeden z członków zarządu, nie pojawili się tutaj, żeby porozmawiać o tych kwestiach, zwłaszcza w kontekście tego strajku, który nam grozi na Kolejach Małopolskich. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Kmita...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Dzień dobry wielce szanownej Komisji, wszystkim państwu parlamentarzystom, drogim samorządowcom, przedstawicielom ważnych instytucji w naszym regionie.

Króciutko ad vocem, bo z tego, co wiem, temat dotyczący strajków w Kolejach Małopolskich został zażegnany. Chcę podziękować panu prezesowi Włoszkowi za odpowiedzialność, za wsłuchanie się w głos stronę strony społecznej, ale także za to, że spółka będzie mogła być konkurencyjna cenowo przy ewentualnym przetargu. To jest niezwykle ważne, żeby pomimo pewnych głosów społeczności kolejarzy, to nie politycy, ale właśnie zarząd spółki rozwiązywał pewne spory. Muszę powiedzieć, że dla mnie przykład działania pana prezesa Włoszka jest wzorem, w jaki sposób należy prowadzić rozmowy. Wiemy też, że inne podmioty, niekoniecznie związane ze spółką Kolei Małopolskich, próbowały rozgrywać sytuację w Kolejach Małopolskich, co nie było dobre.

Szanowni państwo, bardzo się cieszę i chcę za to podziękować przede wszystkim mieszkańcom Krakowa, że są społeczeństwem obywatelskim. To jest niezwykle ważne. Ceny, które prezentował dzisiaj pan prezydent Miszalski, wynikają z tego, że pan prezydent dokonał wielkiej korekty i obniżył ceny biletów, szczególnie tych miesięcznych, w wyniku ogromnych protestów społecznych i ogromnego niezadowolenia z tego, iż cena biletów wzrastała w niektórych przypadkach nawet o 23%. To dużo, biorąc pod uwagę fakt, iż miasto Kraków wprowadzało także podwyżki i rozszerzenia strefy płatnego parkowania, sugerując, że właśnie powinno się stawiać na komunikację miejską. To prawda, ale jednocześnie nie da się zrobić podwyżek w strefie płatnego parkowania i odrobić podwyżek w cenie komunikacji miejskiej. Cieszę się, że nastąpiła pewna refleksja. Trochę z niepokojem wysłuchałem słów mojego poprzednika, który mówił, że tylko 40% dochodów, przychodów z biletów pokrywa koszty. Oznaczałoby to, że pan poseł Jaśkowicz jest za podwyżką cen biletów w komunikacji miejskiej. Ciągle jestem absolutnie przeciw...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, proszę nie czytamy między wierszami.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Kochani, nie przerywajmy sobie. Myślę, że to jest ważna sprawa.

Szanowni państwo, panie prezydencie, proszę pana o to, żeby była duża determinacja po stronie miasta, bo Kraków tonie w korkach. Muszę powiedzieć, że chyba dość niefortunnie na drugiej stronie znajduje się informacja „Kraków w obliczu paraliżu”. Mam wrażenie, że ktoś panu robi na złość w wielu obszarach i dlatego te efekty wizerunkowe nie są najlepsze. Trzeba po prostu wymagać od swoich współpracowników.

Szanowni państwo, ta linia tramwajowa do Mistrzejowic, o której także wspominał tutaj pan poseł Jaśkowicz, ma już spore opóźnienie. Dlatego chciałbym prosić pana prezydenta o to, żeby zrobił wszystko, co tylko możliwe, aby przyspieszać tę inwestycję. Opóźnienia powodują ogromny paraliż komunikacyjny w tej części Krakowa, w okolicach ronda Polsadu. Ta linia powinna być wcześniej ustabilizowana.

Będę skracał swoje wystąpienie, żeby nie zabierać pół godziny, chociaż na tyle byłem przygotowany. Nie chcę państwa zanudzać. Wszyscy jesteście przekonani, że metro jest potrzebne

i chcemy myśleć, że takie słowa padły od pana prezydenta. Myślę, że jako posłowie opozycji będziemy dzisiaj to wspierali. Będziemy robić wszystko, żeby metro powstało. Ale przypominę, że są takie głosy, jak choćby niedawno w wywiadzie pana prezydenta Majchrowskiego, który mówił, że metro nie jest potrzebne i wytykał błędy zrobione, że to rozplanowanie metra nie jest właściwe, bo chociażby jedna z linii nie przebiega do Szpitala Uniwersyteckiego. Uważam, że temat dotyczący budowy metra i jego planów powinien być jeszcze dyskutowany. Skoro był prezydent, z którym przez lata współpracowała państwa strona sceny politycznej, zwracał uwagę, że część ważnych dzielnic Krakowa jest nieskomunikowana, to uważam, że jest to ważny głos i chciałbym go podkreślić.

Szanowni państwo, dzisiejsze problemy komunikacyjne Krakowa byłyby dużo większe, gdyby nie decyzja rządu Prawa i Sprawiedliwości, pani premier Beaty Szydło i pana ministra Andrzeja Adamczyka dotycząca budowy Północnej Obwodnicy Krakowa i zapewnienia środków. Chcę zwrócić uwagę na to, że połączenie S7 z drogą S52, jeszcze nie tak dawno, jeszcze kilkanaście lat temu, nie było takie pewne. Tylko duża determinacja po stronie rządu, wtedy Prawa i Sprawiedliwości, doprowadziła do tego, że to zadanie zostało rozpoczęte i w 80% praktycznie ukończone przed wyborami. Teraz w sposób naturalny jest kontynuowane. Myślę, że trzeba szukać pozytywnych projektów, takich, które są, nazwijmy to, ważne dla regionu i rozwijać je. O to serdecznie proszę. Proszę również o to, żeby kontynuować ten projekt, który był rozpoczęty.

Proszę zwrócić uwagę, że Północna Obwodnica Krakowa była budowana przy absolutnie znikomym protestach społecznych. Ona spowodowała, że dziś do centrum Krakowa nie wjedzie już dużo samochodów ciężarowych.

Natomiast moim zdaniem warto by było podjąć taki dezyderat Komisji dotyczący tego, żeby znalazły się pieniądze na metro. Niestety muszę powiedzieć, że mamy tu taki pewien dualizm w sensie komunikacji strony rządowej. Z jednej strony pan minister Jan Szyszko, wiceminister funduszy i polityki regionalnej, powiedział wprost, że nie ma żadnych dedykowanych środków. Z drugiej strony mieliśmy wypowiedzi pana premiera Kosiniaka-Kamysza, który mówi, że te środki powinny się znaleźć z funduszy na obronność. Szanowni państwo, nie patrzę na to, skąd będą te fundusze. Jestem przekonany, że Małopolska zasługuje na to, żeby wreszcie pozyskać duże środki na infrastrukturę, która będzie ważna także na etapie budowania obronności i bezpieczeństwa Krakowa. Mówię to z dużą przykrością, że na dzisiaj, pomimo pewnych zabiegów, pomimo pewnych działań, nie ma żadnych twardych dowodów ani żadnych twardych danych, że zostały przeznaczone środki na budowę metra albo że się zmieniały. Zgłosiłbym apel, prośbę do wszystkich parlamentarzystów, także z Małopolski, ale w sposób szczególnie do Komisji, żeby powstał taki dezyderat, który na twardo będzie gwarantował środki dla Krakowa. Wszystkim nam powinno zależeć na tym, aby te środki się znalazły.

Szanowni państwo, warto zwrócić uwagę na coś, co już istnieje w osi transportowej, w systemie transportowym miasta, a co w moim przekonaniu nie jest do końca wykorzystane. Przez ostatnie lata rządów Prawa i Sprawiedliwości sporo się działo na kolei. Między innymi zostały wyremontowane ruszty komunikacyjne, ja nazywam to, na osi E30 pomiędzy Krakowem i Krakowem, poprzez Bronowice, poprzez także nowy przystanek w centrum, wspomniane Bronowice... Wydaje mi się, że warto zastanowić się, czy Kraków nie powinien iść drogą Warszawy, czyli powstania osobnej spółki Szybka Kolej Miejska? Dlaczego o tym mówię? Już teraz powstały, bądź co bądź, nowe przystanki. Dzięki środkom z Urzędu Marszałkowskiego będzie budowany...

Posel Marek Sowa (KO):

...dzięki środkom z Unii Europejskiej.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, proszę o skrócenie i przyspieszenie.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Dobrze. Jeszcze trzy minuty.

Szanowni państwo, wracając do mojej wypowiedzi, już teraz mamy świetny ruszt kolejowy, który został w pełni zmodernizowany. Bardzo często jest tak, że do pociągów Kolei Małopolskich wsiadają pasażerowie w samym Krakowie, którzy traktują kolej małopolską jako kolej miejską. W moim przekonaniu, dlatego bez budowy spółki Szybkie Koleje Miejskie, oczywiście ze wsparciem rządu, albo zakupu taboru przez miasto i przekazanie go do spółki Kolei Małopolskich, będziemy mieli sytuację, że w obszarze samego Krakowa kolej po prostu będzie się napełniała

powyżej 100%. Stąd pytanie do pana prezydenta Miszałskiego, czy rozważa pan zakup taboru dla spółki Kolej Małopolskie? Zakup taboru ze współfinansowania będzie upłynniał ruch na tej linii praktycznie od Krakowa do Prokocimia, poprzez Bieżanów, nowe przystanki – Kraków Płaszów, Kraków... Wydaje mi się, że oprócz budowy metra, oparcie komunikacji na sprawnym transporcie kolejowym, ale miejskim, czego do tej pory nie mieliśmy, może być ciekawą ofertą i z pewnością spowoduje, że transport zbiorowy będzie na jeszcze wyższym poziomie.

Szanowni państwo, warto także zwrócić uwagę na Małopolskie Linie Dłozowowe. Świetny projekt marszałka województwa małopolskiego, bardzo sprawny. Ale zwracam uwagę, że pasażerowie korzystają w Krakowie z Małopolskich Linii Dłozowowych, a sam Kraków, jeśli dobrze pamiętam, nie wpłaca do Małopolskich Linii Dłozowowych ani złotychki. Mało tego, może to nie jest temat na Komisję Infrastruktury, ale z tego co wiem, oznaczenie Małopolskich Linii Dłozowowych, ani nawet rozkład jazdy, nie znajdują się na przystankach miejskich. To powoduje, że ciekawa oferta, ciekawy projekt Małopolski nie jest wspólnie promowany. To są może drobne działania, ale one powodują, że ten transport zbiorowy będzie na jeszcze lepszej pozycji wyjściowej i na lepszej sytuacji...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, minęły już trzy minuty.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Pani przewodnicząca, ostatnia minuta.

Są też takie przypadki, gdy gminy okołokrakowskie zwracają się z prośbą o uruchomienie transportu. Ostatnio linia 200 kursuje tylko w dni robocze. Władze samorządowe, wójt, mieszkańcy prosili o to, żeby komunikacja miejska w ramach zarządu transportu kursowała także w weekendy. Wydaje się, że Kraków jako lider musi wychodzić naprzeciw zapewnieniu komunikacji nie tylko od poniedziałku do piątku, ale także w soboty i w niedziele, bo takie są oczekiwania. Wtedy możemy mówić o tym, że ten transport publiczny będzie konkurencyjny obecnej formie.

Szanowni państwo, na koniec absolutnie ważna kwestia. To dotyczy całej Polski, nie tylko Małopolski. Bez wsparcia Polregio, ale także bez wsparcia przewoźników kolejowych, nie mamy także szans na budowanie alternatywnych rozwiązań i przekonywanie wielu mieszkańców jeszcze Małopolski do transportu kolejowego, do tzw. zbiorokomu. O czym mówię? Otóż pociąg z Krakowa do Olkusza, obsługiwany przez Polregio, jednostka EN57, czyli jednostka zbudowana w latach 80., czasem 70., kursuje z maksymalną prędkością 110 km/h po magistrali, gdzie prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Mówię o tym, dlatego że pociągi właśnie na trasie z Krakowa do Olkusza muszą dzisiaj zatrzymywać się w Krzeszowicach, Trzebini i oczekiwać 10 minut, aby przepuszczać szybsze pociągi Intercity.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Już kończę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Kończy pan już po raz kolejny.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Chciałbym podsumować. Bez spojrzenia, bez wsparcia dla Polregio, które dzisiaj dysponuje w Małopolsce jednym z najgorszych taborów w całej Polsce, nie będzie możliwości zachęcenia pasażerów transportu indywidualnego do transportu zbiorowego.

Maksymalnie skróciłem swoje wystąpienie. Ono obejmuje zarówno aspekt krakowski, metropolitalny, jak i szerszy. Proszę o rozważenie przyjęcia dezyderatu dotyczącego twardych gwarancji dla miasta Krakowa na budowę metra. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Ponieważ pan prezydent będzie musiał za chwilę iść do innych zajęć, ale zostaną jego zastępcy, to oddam teraz głos panu prezydentowi, żeby mógł odpowiedzieć panu posłowi Kmicie. Później mamy kolejne zgłoszenia pana posła i pana przewodniczącego.

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszałski:

Oczywiście dziękuję bardzo za spotkanie.

Widzę, że nastąpiła zmiana porządku obrad i dołączono prezentację pana posła Kmity.

Głos z sali:

Ale nie zgłaszał takiej potrzeby.

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszański:

Bardzo dziękuję panu posłowi Jaśkowcowi za poruszenie tych wszystkich ważnych tematów – zarówno ustawa metropolitalna, jak i kwestia finansowania. Chcemy o to walczyć i musimy o to walczyć.

Jest pomysł funduszu na rozwój dla miast. Zgłaszałem już ten pomysł jakiś czas temu.

Jeżeli chodzi o linię tramwajową KSTIV, to na razie wykonawca mówi o tym, że wykona wszystkie prace do końca czerwca. Widzimy, że przyspieszył na placu budowy, więc mam nadzieję, że tak właśnie będzie. To też odpowiedź dla pana posła Kmity. Oczywiście wiecie państwo, że umowa została zawarta przed tym, jak zostałem prezydentem. Zrobię wszystko, aby pilnować tej inwestycji i żeby rzeczywiście nie było żadnych aneksów.

Jeżeli chodzi o..., nie było żadnych podwyżek cen w zakresie strefy płatnego parkowania. Nie było również zmiany jej obszaru. Jedyne, co się zmieniło, to zmieniły się godziny.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Niedziela zwyczajna.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Prezydent miasta Krakowa Aleksander Miszański:

Proszę mi nie przeszkadzać.

Tak, niedziela zwyczajna. To nie jest ani zmiana obszaru, ani zmiana ceny.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestię metra, to oczywiście wiadomo, że to są środki unijne i że tam to musi zostać wpisane i wtedy będziemy mieć pracę, jak zostanie nam umożliwione... Przecież nie ma jeszcze finalnego dokumentu. Jak to ma być w tej chwili? O to trzeba teraz dbać. Wiemy, że jest tu rozbieżność pomiędzy jednym ministrem a pięcioma innymi ministrami, którzy wypowiadali się na posiedzeniu zespołu parlamentarnego. Cóż, trudno.

Jeszcze jedna rzecz – ma pan rację. Tak, uzyskujemy głosy mieszkańców, mimo tego że, jak zauważył pan poseł, spada zysk z wpływu z biletów. Wydajemy więcej niż zbieramy. Mimo że w skali kraju mamy jedne z najtańszych biletów okresowych, to Urząd Miasta Krakowa wsłuchuje się w to, co mówią mieszkańcy. Mówią oni, że bilety okresowe są za drogie. Niestety nie udało się obniżyć cen biletów metropolitalnych, mimo że wnioskowaliśmy o to do województwa, bo prosili o to mieszkańcy. Obniżyliśmy ceny biletów okresowych, ale województwo, zarządzane przez państwa, nie zgodziło się na obniżenie cen biletów metropolitalnych. Jedyne o co mogę prosić, to wsłuchujcie się w głos mieszkańców, tak jak my wsłuchujemy się w głos mieszkańców. Dziękuję bardzo.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Tylko słowo ad vocem.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie. Bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian. Proszę oddać głos swojemu koledze.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

We wszystkich materiałach, które otrzymaliśmy jest napisane, że wszystkie miasta, które budowały metro miały wsparcie państwa plus Unii Europejskiej. Bez wsparcia państwa, bez tego dezyderatu nie powstanie metro.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, pan poseł Krystian. Proszę państwa, mamy ramy czasowe posiedzenia, więc proszę o skondensowane wypowiedzi.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie prezydencie, już niestety nieobecny, dobrze, że są panowie wiceprezydenci, szanowni państwo, dobrze, że odbywa się ta rozmowa o rozwoju komunikacyjnym Krakowa. Szkoda tylko, że ona odbywa się jednak pod takim referendalnym pręgierzem, z tym referendum w tle.

Podejrzewam, że dlatego ona w ogóle się odbywa. Rozumiem ideę, dlaczego właśnie teraz zorganizowano wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Krakowie.

Zwracając uwagę na to, że referendum jest prawdziwą przyczyną organizacji tej Komisji, trzeba jednak powiedzieć, że właśnie te główne problemy komunikacyjne Krakowa, rozwój komunikacji publicznej w samym Krakowie, w obrębie miasta, relacja pomiędzy komunikacją miejską a komunikacją aglomeracyjną, rzeczywiście są bardzo istotnym problemem. Zatłoczenie pociągów, choćby na liniach aglomeracyjnych obsługiwanych przez Koleje Małopolskie, jest w jakimś stopniu, a w niektórych relacjach w bardzo dużym stopniu, powodowane tym, że kolej aglomeracyjna, obsługiwana i realizowana przez województwo małopolskie, przez samorząd województwa małopolskiego i Koleje Małopolskie, rozwiązuje znaczną część problemów komunikacyjnych miasta Krakowa. Z autopsji znana mi jest sytuacja z linii SKA2 Oświęcim – Skawina – Kraków, gdzie już od samych Kraków – Sidzina, Kraków – Opatkowice, Kraków – Swoszewice jest realizowana tak naprawdę komunikacja miejska. Koleje Małopolskie przejmują rolę przewoźnika miejskiego i tak naprawdę zastępują miasto w realizacji komunikacji publicznej. W tamtym rejonie, jak i w wielu innych rejonach Krakowa, ta komunikacja jest po prostu niewydolna. Gdyby nie Koleje Małopolskie, gdyby nie przewoźnik regionalny, ta sytuacja komunikacyjna byłaby po prostu tragiczna. W związku z tym, nie wchodząc w relacje między prezydentem Krakowa a marszałkiem województwa małopolskiego, rzeczywiście uważam, że z takiego zewnętrznego obrotu sytuacji faktycznie powinno być tak, że część taboru lub współfinansowanie tego taboru powinno leżeć po stronie miasta. Jest tak tym bardziej, że ta sytuacja, o której wspomniałem, na linii SKA2 ma miejsce również na innych liniach aglomeracyjnych obsługiwanych i realizowanych przez Koleje Małopolskie.

Nie wszędzie koleje docierają, nie w każdą część, nie w każdą stronę poza granice miasta Krakowa komunikacja publiczna jest realizowana transportem szynowym. Ta dyskusja powinna mieć miejsce. Choćby warta poruszenia jest kwestia strefy czystego transportu. Część parkingów, które zostały wybudowane, nie jest dostępna dla posiadaczy samochodów starszych niż określone w uchwale, a jeśli jest dostępna, to jest dostępna za opłatą, a to powoduje bardzo wysokie koszty dla mieszkańców.

Również kwestia dotycząca budowy metra. W mojej ocenie państwo powinniście się zdecydować. Pan prezydent Miszalski był w odwiedzinach w Sejmie. Na posiedzeniu zespołu parlamentarnego zorganizowaliście państwo konferencję prasową, na której ogłosiliście miliardy złotych na budowę metra w Krakowie. Rozumiem, że wizualizacja jest dalszym ciągiem tego projektu. Po czym minister w rządzie Donalda Tuska stwierdził, że nie ma żadnych miliardów na metro w Krakowie. W związku z tym, uspoijnijcie państwo przekaz, że są te miliardy na metro w Krakowie. Dopiero później ogłaszajcie budowę tego metra. O ile mówimy o koncepcji, mówimy o planie i o zamierzeniach, to trzeba robić i taką pracę trzeba wykonywać. Jednak w tym momencie opracowywanie takich graficznych projektów budowy metra przy braku zapewnionego dofinansowania, to tchnie troszeczkę, proszę wybaczyć, ale śmiesznością.

Na koniec, panie pośle Jaśkowiec, te zwiększone miliardy na rozbudowę i finansowanie Funduszu Przewozu Autobusowego tak wyglądały w tym roku, że zabrakło środków i potrzebne było wyjście awaryjne i naprędce realizowanego kolejnego projektu dofinansowania, żeby można było zrealizować część przewozów autobusowych w ramach tego projektu. Choć i tak nie było już tych dofinansowań z pierwszego kwartału, bo po prostu to dofinansowanie awaryjne trzeba było rozdzielić w marcu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, to nieprawda. Przecież mieliśmy ostatnio Komisję, na której pan wiceprezydent powiedział, że są przesunięcia w budżecie i wszystkie potrzeby zgłaszane przez województwa...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

W marcu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Wie pan, nieznane były jeszcze rozpoznania na koniec roku.

Zostało potwierdzone, że wszystkie potrzeby, które zgłaszały województwa, będą zaopatrzone i nie ma żadnego niebezpieczeństwa. Po pierwsze, proszę nie dezinformować.

Po drugie, chciałam pana poinformować, że nie ma żadnej presji, jeśli chodzi o posiedzenie obecnej Komisji, ponieważ to posiedzenie Komisji było...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Pani wie...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, pozwoli mi pan?

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Tak, oczywiście.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To poproszę o wyłączenie mikrofonu.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Dobrze, wyłączę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Po pierwsze, posiedzenie było w planie pracy Komisji. Po drugie, o to posiedzenie Komisji bardzo zabiegał, mam nadzieję, że to potwierdzi, pan poseł Łukasz Kmita, który jest również współautorem porządków zarówno dzisiejszego, jak i jutrzejszego posiedzenia. Proszę nie insynuować, że coś ma wspólnego z czymś, co w ogóle nie jest rzeczywistością.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Pani przewodnicząca, gwoli sprostowania, ponieważ pani zarzuciła mi dezinformację.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

No bo taka jest prawda.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

To nie jest dezinformacja.

Samorządy składały wnioski na przełomie listopada i grudnia, a wszystkie wnioski nie zostały jeszcze...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Pani przewodnicząca, to ja chcę...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie, nie, nie. Panie pośle, dzisiaj i jutro mamy jeszcze kolejne posiedzenia Komisji, więc będzie miał pan szansę się wypowiedzieć.

O głos prosił przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolskich, pan Kazimierz Barczyk. Bardzo proszę.

Przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolskich Kazimierz Barczyk:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, jestem również Przewodniczącym Federacji Regionalnych Związków Gmin i Powiatów i 1000 jednostek w 20 regionalnych związkach z całej Polski.

Proszę państwa, wyszedłem na chwilę z tego posiedzenia, bo obok jest posiedzenie Komisji Kultury w Krakowie. Obecnie jest tam marszałek i cały zarząd województwa małopolskiego. Wróciłem tutaj, bo ta problematyka jest bardzo ważna.

Proszę państwa, pierwsza refleksja, właściwie informacja, w Krakowie jest najlepsza, a zarazem najbardziej punktualna komunikacja miejska w Polsce, a są głosy, że i w Europie. To nie jest tak, że tak jest od tego roku, tylko taki pogląd jest bezsporny wśród samorządowców od parę lat. Jeśli idzie o głosy europejskie, również pojawiają się w ocenie turystów. To jest pierwsza refleksja, informacja.

Drugie, Kraków ma 120 km torów tramwajowych, za co odpowiada prezydent i miasto. Na terenie Krakowa jest 120 km torów kolejowych, za co odpowiada województwo małopolskie.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Też PKP.

Przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolskich Kazimierz Barczyk:

Proszę?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Też PKP PLK.

Przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolskich Kazimierz Barczyk:

Nie, za komunikację, wykorzystanie tych 120 km torów na terenie Małopolski odpowiadają Koleje Małopolskie. Natomiast Koleje Śląskie udzielają nam pomocy, bo obsługują całe województwo śląskie i dużą część województwa małopolskiego, są w ekspansji. Niestety jesteśmy w defensywie. Szkoda, bo to jest przykra sprawa. My nie obsługujemy nikogo na terenie Śląska, natomiast Śląsk obsługuje naszą znaczącą część.

Głos z sali:

To jest nieprawda.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, ale proszę nie dyskutować. Proszę dać się wypowiedzieć.

Głos z sali:

Pociągi Kolei Małopolskich...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, proszę o odrobinę kultury.

Głos z sali:

O to też proszę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Proszę kontynuować.

Przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolskich Kazimierz Barczyk:

Pan prezydent mówił, że miasto ma 332 tramwaje. My jako województwo małopolskie mamy 36 pociągów. Gdy byłem przewodniczącym Sejmiku, a pan Marek Sowa był marszałkiem województwa, w ciągu pierwszych kilku lat kupiliśmy chyba 32-34 pociągi. W ciągu ostatnich pięciu lat poprzedniej kadencji i dwóch lat obecnej kadencji, liczba pociągów zwiększyła się do 36, w tym stare zakupione z Zachodniego Pomorza. Ja mówię de facto o Sejmiku, to nie jest tajemnica i nikt tego nie może zakwestionować. Mamy 10 razy mniej pociągów niż np. Koleje Mazowieckie. Te wszystkie dane przedstawiłem kolegom. Jesteśmy za województwem śląskim, województwem dolnośląskim i jeszcze paroma innymi województwami.

Kraków przewozi 400 mln osobokilometrów, patrząc na te przewozy. Województwo małopolskie 17 mln osobokilometrów. Nie wiem, czy liczone są te autobusy. To jest oczywiście proteza. Autobusy w Kolejach Małopolskich, które zakładaliśmy razem, to jest proteza. Jeśli liczone są autobusy, to tylko w województwie małopolskim przybywa nam pasażerów, do których właściwie w 100% dopłaca państwo i nasi partnerzy. Władze województwa nie dają na to żadnych pieniędzy.

Szybka Kolej Aglomeracyjna jest zarządzana przez województwo małopolskie, co jest dla mnie przykre, bo ja je zakładałem. Ja zrobiłem 10 kolei na plan rozwoju Kolei Małopolskich. W tej sytuacji, w ciągu tych ostatnich kilkunastu lat... i po prostu jesteśmy na swoim. Szybka Kolej Aglomeracyjna jest karłem, jeśli chodzi o przewozy, w stosunku do miasta – do tego, ile miasto przewozi pasażerów i na jaką skalę funkcjonuje.

Jak pan poseł wie, również byłem inicjatorem 16 km torów kolejowych, które powstały z budżetu państwa. Wtedy zawnieśliśmy jeszcze do rządu Platformy Obywatelskiej i PSL o zakwalifikowanie tych miejsc na inwestycję. Faktem jest, że minister Adamczyk skończył tę inwestycję. Faktem jest też, że nie zostałem zaproszony na otwarcie, ale przecież to nie musi tak być.

Jeśli chodzi o metro, to ono jest oczywiście konieczne Krakowowi. Kraków jest największym miastem w Europie, które nie ma metra. Niestety szkoda, że poprzedni prezydent Majchrowski był niewierzący w metro.

Jak pan wie, wiceprezydent decyduje. W województwie robi to wojewoda w urzędzie wojewódzkim. Zasadniczo to prezydent nadaje główny ton.

W tej sytuacji brak wiary u prezydenta Majchrowskiego położył się cieniem na tym, że wniosek o budowę metra właściwie nawet nie był procedowany. Prezydent Myszalski i jego ekipa zaczęli poważnie patrzeć na ten wniosek.

Cały naród podczas PRL-u odbudowywał stolicę, a właściwie cały naród III Rzeczypospolitej budował metro w Warszawie. Gdy byłem posłem I, III kadencji, to dodawaliśmy w budżecie duże

pieniądze na wybudowanie metra w Warszawie. W związku z tym koniecznym jest wsparcie z budżetu i z funduszu gminy, żeby wybudować metro.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, naprawdę powinniśmy już pomału kończyć. Dwa głosy. Bardzo proszę, najpierw pan wójt Krzysztof Wołos, a później pan poseł Sowa. Bardzo proszę o krótkie wypowiedzi. Proszę pana posła Kmitę, żeby nie przerywał i nie przeszkadzał.

Wójt Gminy Wielka Wieś, członek zarządu Stowarzyszenia Metropolia Krakowska Krzysztof Wołos:

Pani przewodnicząca, oczywiście króciutko. Mam ten zaszczyt i przyjemność, że reprezentuję najdynamiczniej rozwijające się gminy w Małopolsce, ale też stowarzyszenie. Szanowni państwo, uwielbiam bywać na takich spotkaniach jak dzisiaj, kiedy polityka przenosi się z Sejmu do samorządu. Jak rozmawiamy na tym poziomie samorządowym, to zawsze jest problem.

Szanowni państwo, mam akurat tę przyjemność, że mogę współpracować z miastem Kraków w ramach Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, jako sąsiedzi. Ta współpraca wygląda dobrze. Ale ta współpraca też wygląda świetnie z marszałkiem i z województwem małopolskim. Czasem słuchając z boku jako taki widz albo gości się tutaj, to różnimy się różnymi argumentami i wypowiedziami. Czasami z każdej strony to jest trochę słabe, takie jest moje zdanie.

Pani przewodnicząca, teraz do rzeczy i króciutko. Jak powiedziałem, Gmina Wielka Wieś jest najdynamiczniej rozwijającą się gminą w Małopolsce. Od sześciu lat saldo migracji jest najwyższe w Małopolsce. To w tej gminie trzeba budować nie tylko szybki i sprawny transport z Krakowa, ale również przedszkola, szkoły, wodociągi, kanalizację...

Chciałbym zwrócić uwagę posłów wszystkich stron politycznych na to, że ogólnie Polska się wyludnia. Metropolie, duże miasta i obwarzanki tych miast mają, niestety albo stety, jednak przyrost tych mieszkańców. W małych podkrakowskich gminach jest to problem, żeby wybudować szkołę, przedszkole. Brakuje nam środków na rozwój transportu zbiorowego na takim poziomie, jakbyśmy wszyscy oczekiwali. Padały słowa, że do sąsiednich gmin nie ma transportu w niedzielę. W innych gminach zwiększenie liczb autobusów jest problematyczne, bo koszty rosną. W związku z tym bardzo apeluję w imieniu sąsiednich gmin, aby rozważyć jak najszybciej ustawę o zrównoważonym rozwoju miast i możliwościach wsparcia finansowego metropolii i obwarzanków. Bardzo liczymy na to, że za sprawą ustawy metropolitalnej albo tej ustawy o zrównoważonym rozwoju miast, pojawią się dodatkowe środki na rozwój m.in. transportu zbiorowego. Mówimy o metrze dla Krakowa, ale padło zarówno z ust pana prezydenta, jak i dyrektora Urzędu Marszałkowskiego, że ta współpraca, chociażby przy bilecie metropolitalnym, jest rewelacyjna. Nasza gmina nie ma kolei, nie ma tramwaju. Ale mieszkańcy naszej gminy swoimi biletami dokładają się do biletu metropolitalnego. Mieszkaniec w końcu może wsiąść w autobus, w tramwaj, w kolej i przejechać się dookoła po mieście, po metropolii krakowskiej. To jest świetna sprawa, że są takie współprace. Bardzo bym prosił o wsparcie nas, jeśli chodzi o środki finansowe na transport zbiorowy, bo niestety gminy nie są w stanie same finansować tego z własnych budżetów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Proszę, pan poseł Marek Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję bardzo.

Przyznam szczerze, że jestem trochę zawiedziony tą dyskusją, która tutaj się przetoczyła. W mojej ocenie było to zupełnie niepotrzebnie, bo wyjazdowe posiedzenia Komisji mają też taki charakter, żeby pokazać, co na przestrzeni lat udało się zrobić. Bez wątpienia w Małopolsce, czy oceniamy transport aglomeracyjny, krakowski, czy ogólnie małopolski, jest bardzo dużo powodów do satysfakcji. Jeśli czegoś brakuje, to trzeba po prostu pokazać potrzeby, które są niezbędne do zrealizowania. Nie ma systemów idealnych. Natomiast prawda jest taka, że nie ma takiego drugiego miasta w Małopolsce, którego transport możemy porównać do jakiegokolwiek innej miejscowości. Inni mieszkańcy nie mają takiego komfortu, jak mieszkańcy Krakowa czy w ogóle aglomeracji krakowskiej. Co więcej, myślę, że zdecydowana większość gmin w ogóle nie ma transportu, chociaż to jest ich zadanie własne w organizacji. Trasy dowozowe są bardzo

dobrym projektem. Cieszę się, że zrealizowało to akurat województwo. Gminy jak Oświęcim, Brzeszcze, Chełmek też mają trasy dowozowe, ale to są jednostki, które oczywiście trzeba pochwalić za to, że mają duże nakłady finansowe na te zadania. Natomiast mówię, że gminy wiejskie w dużej mierze są po prostu komunikacyjnie wykluczone. Jeśli chcemy stwarzać równe szanse, to trzeba zapewnić im komunikację wewnątrz powiatu i również dostęp do dużych ośrodków miejskich. Żeby tak się stało, trzeba synergii wielu działań.

To nie jest tak, że te wykresy, które prezentował pan dyrektor, rosły same z siebie, albo że spadki były złą wolą ówczesnego zarządu województwa. To wszystko jest pokłosiem np. tego, że do dobrego systemu potrzebne są nowe linie kolejowe. Te przebudowy, które się odbywały, te wzrosty, które się uruchomiły, związane były z oddaniem linii do Wieliczki, z oddaniem linii do Tarnowa, później do Trzebini, do Katowic, do Oświęcimia, do Miechowa. To jest szereg działań, które były podejmowane w różnych momentach. Nie ma takiej kadencji, która pozwoliłaby zrealizować wszystkie zadania w ciągu czterech lat. Temu towarzyszyły oczywiście ogromne zakupy taboru kolejowego. Trochę niższe były w poprzedniej kadencji, bo uważam, że była sprzyjająca, koniunktura, choć nie moja opcja rządziła w regionie. Podczas poprzedniej kadencji nie zakontraktowano pociągów. Trzeba było zakontraktować, bo potrzebujemy 100 pociągów. Nie potrzebujemy 35, 60, tylko potrzebujemy 100 na tu i teraz. Takie są po prostu fakty. Potrzebujemy ich, żeby transport był po prostu bardzo efektywny. Od razu każdy z nas wie, jak zmienia się ocena.

Jest tutaj pan prezes Polregio. Mój syn dojeżdża do Krakowa. On jeździ tylko Kolejami Małopolskimi. Jak ma możliwość pojechania Polregio, to on woli jechać godzinę wcześniej albo godzinę później. Nie chce jechać Polregio. Panie prezesie, ja też uważam, że powinniście sprzedawać zorganizowane części przedsiębiorstwa kolejom regionalnym, które mają swoje spółki przewozowe. Mówiąc szczerze, to żaden marszałek nie przekaze wam złotówki, bo nie ma takiego sensu. Powinien wspierać podmiot, który założył w swoim regionie. To zmniejszy wam problemy. Być może da to wam nowe środki na to, żebyście skupili się na tych województwach, gdzie realizujecie tę pracę przewozową w 100%. Dużo szybsza będzie ta transformacja usług przewozowych w regionach, które mają swoje koleje, jeśli zorganizowane części byłyby sprzedawane spółkom regionalnym. To będzie wymagało większych nakładów. Mam tego świadomość. Ale każdy z nas wie, że łatwiej przeznaczyć 0,5 mld zł, jak się przewozi 28 mln pasażerów, niż przeznaczyć 100 mln zł, jeżeli tych pasażerów jest 10 mln. Każdy sobie policzy, że na głowę to jest o wiele większa kwota.

Wiceprezes zarządu Polregio Wojciech Dinges:

28 mln pasażerów, z czego w większości to nie są pasażerowie Polregio.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Proszę pana dyrektora o krótkie odpowiedzi. Potem poproszę pana wiceprezydenta.

Zastępca dyrektora Infrastruktury Drogowej i Transportu, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego Paweł Obrzut:

Szanowni państwo, odnośnie kwestii sprecyzowania sytuacji taboru, bo to padło od kilku osób. Do końca 2017 r. województwo zakupiło 34 pojazdy. Po zrealizowaniu tych umów wykonawczych, które w tym momencie są zakontraktowane, będziemy mieć 78 pojazdów. To jest pierwsza kwestia.

Odnosnie Kolei Małopolskich, to w tym momencie dojeżdżają one do sąsiednich województw – dojeżdżają do województwa świętokrzyskiego, do województwa podkarpackiego. Od grudnia planowana jest obsługa również części prac na terenie województwa śląskiego. Natomiast fakt, że województwo małopolskie obsługuje również Koleje Śląskie, wynika ze wzajemnych uzgodnień z układu linii i z zasad związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego województw. Plusem jest to, że Koleje Śląskie do wszystkich tych połączeń budują swój tabor. Dzięki temu mieszkańcy Małopolski mają lepszą jakość.

Było pytanie odnośnie cen biletów do Krzeszowic. Co do zasady cena bazowa biletu do Krzeszowic na PKP Intercity to jest 15 zł. Taryfa małopolska to jest 15 zł. Natomiast Intercity stosuje ofertę dynamiczną. Jeżeli nie ma prognozowanego wydłużenia linii pociągów, wtedy te stawki spadają. W rzeczywistości rzadko zdarza się tak, że są niższe niż ceny regionalne.

Ceny biletów metropolitalnych, o których wspomniał pan prezydent, zostały ustalone w grudniu przez Radę Miasta Krakowa. Zostały oficjalnie przesłane. Zostało to uzgodnione. Zostało to wdrożone w porozumieniu między miastem, województwem a Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska oraz wszystkimi gminami. Myślę, że nie ma tu niczego więcej do skomentowania.

O tym, że przewożymy ponad 28 mln pasażerów...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję. Proszę również pana wiceprezydenta o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca prezydenta Miasta Krakowa Łukasz Sęk:

Szanowni państwo, podsumowując, chciałem wszystkim podziękować za to posiedzenie w Krakowie. Chciałem powiedzieć, że każda Komisja, czy każdy zespół parlamentarny jest u nas bardzo mile widziany. Serdecznie zapraszamy w każdym momencie, w każdej sytuacji i w każdej okoliczności. Podkreślam dwa wątki, co do których myślę, że wszyscy państwo się zgodzaliście.

Po pierwsze, chciałem podziękować za poparcie budowy metra w Krakowie. To bardzo cieszy, że niezależnie z której strony sceny politycznej państwo jesteście, to popieracie tę ideę. Jednym zdaniem chciałbym tylko uzupełnić, że na posiedzeniu zespołu parlamentarnego, to nie pan prezydent Miszański, tylko pan wiceminister Bukowiec zadeklarował 10 mld euro wpisane do perspektywy unijnej. Z drugiej strony pan wiceminister finansów zadeklarował wsparcie z budżetu i wkład własny do tych środków. To nie są słowa prezydenta Miszańskiego, tylko dwóch wiceministrów którzy potwierdzili i powiedzieli to publicznie.

Druga rzecz...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Ale wszyscy...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Zastępca prezydenta Miasta Krakowa Łukasz Sęk:

Druga rzecz, wszyscy państwo zgodziliście się co do tego, o czym tutaj mówiliśmy, o czym mówił pan dyrektor, że jest potrzebna bardzo dobra współpraca pomiędzy gminami, województwem, miastem Kraków, które jest oczywiście liderem w tym systemie transportowym województwa, trudno, żeby tak nie było, patrząc na potencjał miasta. Bardzo bym prosił i apelował o to, żeby nie psuć tej współpracy. Jeżeli dzisiaj będziemy mówić, że Kraków musi kupować koleje, żeby te koleje służyły mieszkańcom Krakowa, to ja mogę odbić piłkę, mówiąc, że to nasza komunikacja aglomeracyjna wozi mieszkańców Małopolski. W związku z tym marszałek upinał tabor do naszego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, chociaż nie dopłaca nam do biletów. Żeby była jasność, my tego nie oczekujemy. Porozumiewamy się w tej kwestii z województwem. Pracujemy nad porozumieniem kolejowym. Podpiszemy je prawdopodobnie w kwietniu. Naprawdę ta współpraca jest na bardzo dobrym poziomie. Wierzę, że nie będziemy na siłę próbowali zepsuć tej współpracy i będziemy umieli się dogadać. Jedyne, czego potrzebujemy, to rozwiązania metropolitalne i pieniądze, które zapewnią rozwój. Myślę, że o tym mówimy, wspólnie, bardzo głośno z województwem. Jeśli będzie więcej środków, to będziemy wiedzieli, jak je rozdysponować, żeby mieszkańiec Krakowa, Tarnowa, Nowego Sącza, Wielkiej Wsi, czy Zielonek, mógł skorzystać z dobrej, sprawnej, komfortowej komunikacji w naszym województwie. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, szybcutko dwa słowa. Uważam, że takie informacje są nam potrzebne, dlatego że wszyscy państwo apelujecie, żeby znalazły się te pieniądze na metro. Co ma przemówić? Ma przemówić mocny przekaz. Jeśli nie będzie metra, to rzeczywiście Krakowowi grozi paraliż. Przyjmujemy te wszystkie uwagi. Również przyjmujemy apel pana posła Kwity. Bardzo dziękuję za nasze spotkanie.

Tak jak powiedziałam, dzisiaj i jutro obradujemy jeszcze na terenie Krakowa. Jeżeli ktoś z państwa będzie zainteresowany, to zapraszamy.

Zamykam dyskusję na obecnym posiedzeniu Komisji.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Wszystkim Państwu bardzo dziękuję za udział w Komisji.