



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.55.2024

Warszawa, 23 października 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4910 Pośta na Sejm RP Dominika Jaśkowca, w sprawie budowy linii kolejowej Kraków-Myślenice, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań zawartych w interpelacji.

Na wstępie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury odpowiada za wyznaczanie kierunków rozwoju transportu kolejowego oraz wyboru projektów zasadnych ekonomicznie, które przyniosą większe korzyści i lepsze efekty dla podniesienia komfortu podróżowania i rozwoju transportu kolejowego. Natomiast kwestie proceduralne związane z procesem inwestycyjnym znajdują się po stronie realizatora, tj. PKP PLK S.A.

Jak wygląda przyjęty docelowy wariant przebiegu tej linii kolejowej?

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że docelowy wariant przebiegu nowej linii kolejowej na odcinku Kraków - Myślenice nie został dotychczas określony. Spółka w dniu 22 marca 2024 r. podpisała umowę z wykonawcą na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego w ramach projektu pn. Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice”. W ramach ww. umowy jako pierwszy etap prac projektowych wykonawca ma opracować koncepcję projektowo-przestrzenną. Ma ona uwzględniać wytyczne wynikające z wariantu przebiegu linii kolejowej zaproponowanego we Wstępnym Studium Planistyczno-Prognostycznym (dalej: WSPP), które zostało opracowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego w 2022 r.

Przebieg linii kolejowej wskazany we WSPP określa, że trasa nowo projektowanej linii kolejowej „odchodzi” w Krakowie od istniejącej linii kolejowej nr 94 na wysokości przystanku osobowego Kraków Swoszowice i kieruje się na południe, przebiegając kolejno przez następujące miejscowości: Lusina, Konary, Olszowice, Kąty, Krzyszkowice, Polanka, ze stacją końcową w Myślenicach. Taki przebieg trasy wymaga zaprojektowania szeregu mostów, wiaduktów oraz dwóch tuneli o długości każdego z nich wynoszącej ok. 1 km. Zgodnie z możliwościami, jakie daje umowa podpisana między Spółką a projektantem, wykonawca poddał dodatkowej analizie określoną we WSPP trasę nowej linii kolejowej i zaproponował zmianę jej przebiegu, umożliwiając rezygnację z konieczności budowy dwóch tuneli generujących wysokie koszty realizacji prac.

Niemniej w trakcie spotkań informacyjnych z samorządami oraz społecznością lokalną wariant ten nie został zaakceptowany. Aktualnie trwa modyfikacja wariantu zaproponowanego przez wykonawcę z uwzględnieniem uwag jednostek samorządowych oraz mieszkańców. W związku z powyższym aktualnie nie został ustalony ostateczny wariant przebiegu linii kolejowej do Myślenic, a ten, który obecnie jest dopracowywany, jest zasadniczo zbieżny w założeniach dotyczących trasowania z tym zaproponowanym we WSPP, tj. z początkiem linii kolejowej na przystanku osobowym Kraków Swoszowice i dalej

poprowadzonym w nowym śladzie przez miejscowości Lusina, Konary, Olszowice, Krzyszkowice, ze stacją końcową w Myślenicach.

Czy rozważany był wariant jej poprowadzenia od istniejącej stacji kolejowej Radziszów, ewentualnie Wola Radziszowska?

W związku z założoną deficytowością planowanej linii kolejowej czy analizie poddano wariant jej przedłużenia do Mszany Dolnej, co pozwoliłoby nie tylko w mojej ocenie na zwiększenie jej wykorzystania w regionalnym ruchu pasażerskim?

PKP PLK S.A. poinformowała, że we WSPP opracowanym na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, nie zakładano realizacji prac w zakresie wspomnianym w ww. pytaniach. W związku z powyższym wykonawca dokumentacji projektowej nie rozważał poprowadzenia nowej linii kolejowej od istniejącej stacji Radziszów lub Wola Radziszowska ani wariantu przedłużenia nowej linii kolejowej do Mszany Dolnej.

Mając na uwadze powyższe, w tym szeroki interes społeczny wynikający z realizowanego zadania oraz dobro mieszkańców terenów objętych inwestycją, PKP PLK S.A. zapewnia, że wraz z projektantem analizuje z należytą starannością każde otrzymane stanowisko dotyczące projektu, w celu opracowania najbardziej optymalnego rozwiązania projektowanego łączącego interes społeczny i publiczny.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu