

Kraków, 19 stycznia 2022 r.

Do:

- 1/ **Małopolski Urząd Wojewódzki**
ul. Basztowa 22,
31-156 Kraków
- 2/ **Zarząd Województwa Małopolskiego**
ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków
adres do korespondencji: ul. Raclawicka 56, 30-017 Kraków
- 3/ **Wójt Gminy Mogilany**
Rynek 2
32-031 Mogilany
- 4/ **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie**
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków
- 5/ **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
- 6/ **Ministerstwo Infrastruktury**
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



Od:

Niżej podpisana społeczność Gminy Mogilany, Województwo Małopolskie, wspólny adres do doręczeń: ul. Skaweczna 2, 31-065 Kraków

Dotyczy: inwestycja kolejowa Kraków-Myślenice

Szanowni Państwo!

Jako społeczność Gminy Mogilany wyrażamy głębokie zaniepokojenie proponowanym przebiegiem trasy połączenia kolejowego Myślenice-Kraków. Rozumiemy znaczenie tego typu nowego szlaku komunikacyjnego – uważamy jednak, że Gmina Mogilany oraz głos społeczności tej Gminy została praktycznie w całości pominięta w procesie badania przebiegu trasy po terenie Gminy.

W efekcie na barki społeczności Gminy Mogilany zostają przerzucone (1) komunikacyjne, (2) środowiskowe, (3) zdrowotne i (4) majątkowe koszty planowanej inwestycji z rzeczywistym „wycięciem” mieszkańców Gminy z dostępności do planowanej kolei – która rzekomo w sferze deklaracji miała by też służyć naszej Gminie.

Gdyby zasięgnięto głosu lokalnej społeczności to od początku udałoby się zidentyfikować obiektywne wątpliwości co do racjonalności ekonomicznej oraz ekologicznej proponowanych przebiegów trasy kolejowej. Siłą rzeczy, lokalna społeczność, żyjąca na co dzień na danym terenie, przemieszczająca się po nim, a także budująca na nim, lepiej zna jego właściwości. Tymczasem w toku badania zasadności inwestycji konsultacje z mieszkańcami Gminy Mogilany oraz jej władzami po prostu się nie odbyły.

Już na pierwszy rzut oka wydaje się, że koszty proponowanych przez Gminę Mogilany szlaków będą z jednej strony bardzo wysokie, a z drugiej strony nie będą przekładały się na obsługę komunikacyjną odpowiedniej liczby osób. Ponadto, proponowane trasy będą wiązały się z kosztami ekologiczno-zdrowotnymi, które poniosą mieszkańcy Gminy i środowisko naturalne.

W takim wypadku zdaniem mieszkańców Gminy konieczne jest przemyślenie przebiegu proponowanej trasy, z uwzględnieniem przeprowadzenia rzeczywistego procesu konsultacji społecznych, kwestii środowiskowych, właścicielskich, stosunku kosztów do zakładanych efektów komunikacyjnych, a także uwzględnienie w przebiegu trasy dostępności przystanków także dla mieszkańców Gminy Mogilany – tak aby kolej, jeśli miałyby powstać, mogła też w sposób rzeczywisty przyczynić się do poprawy komunikacyjnego losu jej mieszkańców.

Dla obrony praw swojego regionu, społeczność Gminy Mogilany, w tym niżej podpisane osoby fizyczne, zawiązały stowarzyszenie „Zielone Konary”, które oczekuje na rejestrację w sądzie. Grono członków stowarzyszenia rośnie z każdym dniem.

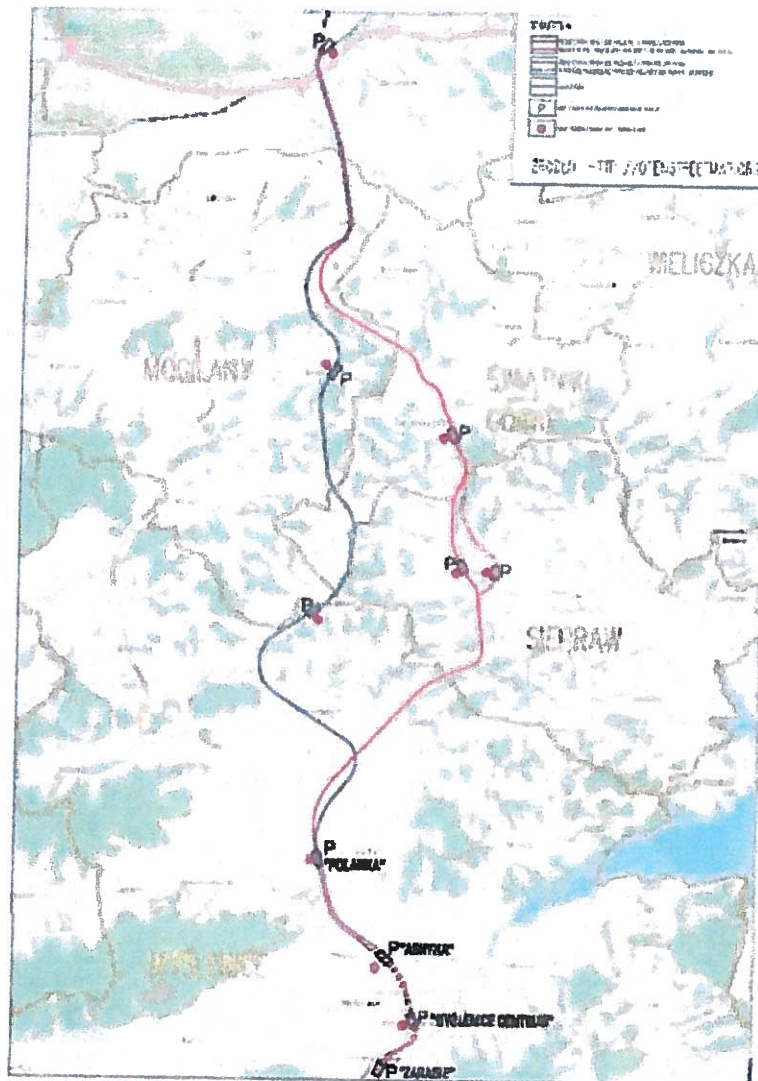
I. Brak przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Mogilany

Najmocniej rzuca się w oczy brak przeprowadzenia zasadniczo jakichkolwiek konsultacji z Gminą Mogilany i jej mieszkańcami.

Gmina Mogilany **nie była** stroną porozumienia (listu intencyjnego) w sprawie kolei Kraków-Myślenice, które było zawierane pod koniec 2017 r. przez Województwo Małopolskie oraz inne gminy w tej kwestii.

Gmina Mogilany **nie była** wedle wiedzy mieszkańców stroną umowy na opracowanie koncepcji linii kolejowej, która podpisały na początku 2019 r. Województwo Małopolskie, gmina Miejska Kraków, gmina Myślenice, gmina Świątniki Górne i Siepraw.

Tymczasem w lipcu 2019 r. okazało się, że oba proponowane podówczas szlaki kolejowe z Krakowa do Myślenic przebiegają w znacznej części po terenie Gminy Mogilany – czyli **jedynej Gminy, która nie była stroną żadnych porozumień oraz umów!** Widać to dobrze na poniższej grafice:



12 lipca 2019 r. Dziennik Polski opisał w artykule prasowym fakt, że w uruchomionych właśnie w lipcu konsultacjach społecznych niezasadnie pominięto Gminę Mogilany. Prasa wprost napisała, że: „W dyskusjach i uzgodnieniach dotyczących przebiegu nowej linii kolejowej Kraków-Myślenice została pominięta gmina Mogilany.”. Władze Gminy Mogilany były zaś wcześniej zapewniane, że trasa nie będzie przebiegać przez naszą Gminę. Inne media donosiły, że urzędnicy Gminy byli całkowicie zaskoczeni projektem oraz traktowani jak petenci przez firmę wykonującą badania zasadności inwestycji.

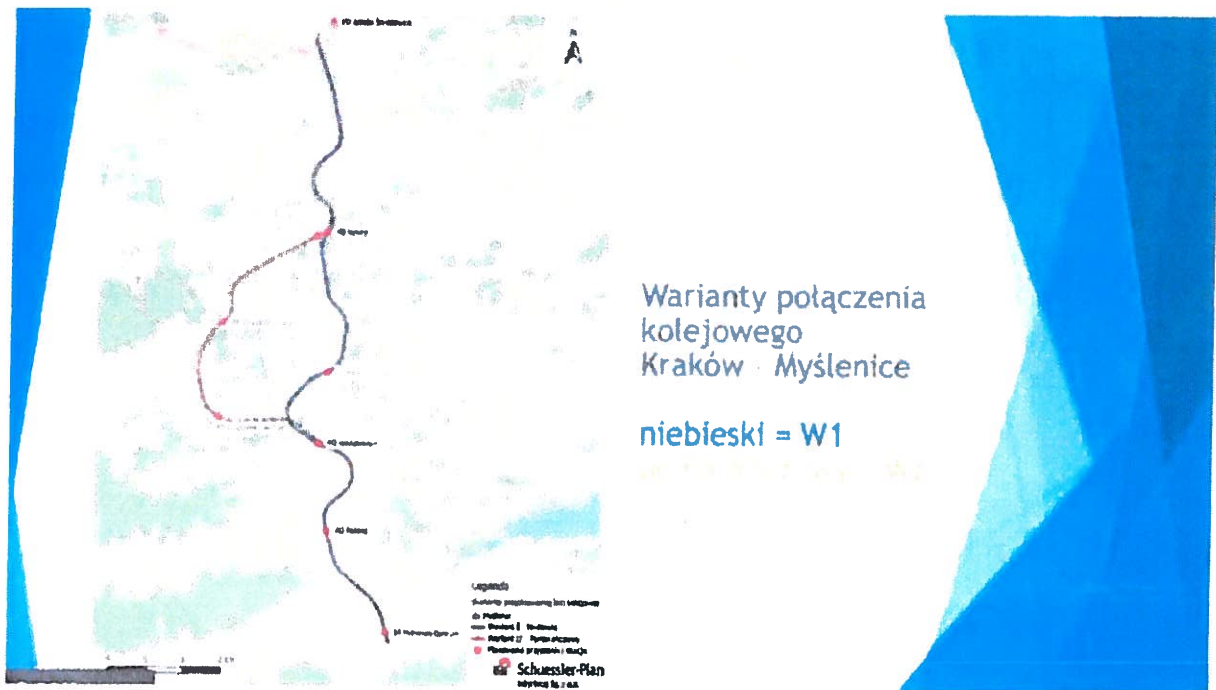
Dopiero na skutek nacisków społecznych 16 lipca 2019 r. na stronach Gminy pojawiła się informacja o konsultacjach. Trudno jednak uznać je za rzeczywiste, skoro miały odbyć się w przeciągu 3 dni i to w godzinach, kiedy większość mieszkańców pracuje (godziny 10.00-12.00).

Następnie do końcówki 2021 r., czyli przez blisko dwa lata, mieszkańcy Gminy Mogilany nie otrzymywali żadnych informacji dotyczących dalszych losów planowanej inwestycji. Ponawiane przez różne osoby telefony do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego kończyły się na braku jakiegokolwiek informacji. Urzędnicy albo nic nie wiedzieli o sprawie, albo wskazywali, że osoby posiadające taką wiedzę są na urlopie.

Zupełnie przypadkiem niektórzy mieszkańcy Gminy Mogilany dowiedzieli się w październiku 2021 r. o kolejnych konsultacjach, które zostały przygotowane dla mieszkańców różnych Gmin tylko nie dla

Gminy Mogilany. Kilku (dosłownie!) mieszkańców dotarło do informacji o konsultacjach internetowych dla Gminy Świętniki Górne i tylko w ten sposób (przysłuchując się konsultacjom adresowanym dla innej Gminy) udało się dowiedzieć, że proponowane w 2019 r. roku trasy połączenia kolejowego uległy zmianie.

Jeden z podówczas (w 2019 r.) proponowanych wariantów zniknął, jeden pozostał, pojawił się trzeci, nowy wariant. Odnośnie tego nowego wprowadzonego wariantu znowu nikt nie zasięgnął przed jego wprowadzeniem opinii mieszkańców Gminy Mogilany. Nowy plan wariantów z końca października 2021 r. widać na poniższej grafice:



W końcowym efekcie: oba warianty (jeden stary, jeden nowy) przebiegają w dalszym ciągu w znacznej części po terenie Gminy Mogilany. Tymczasem dla Gminy Mogilany i jej mieszkańców nie zorganizowano żadnych konsultacji. **Z powyższego opisu wyłania się jasny obraz pomijania w procesie konsultacyjnym Gminy Mogilany i jej mieszkańców.**

Do dnia dzisiejszego o planowanym przebiegu pociągu wie jedynie relatywnie niewielka grupa mieszkańców Gminy, kolejne osoby dowiadują się o planowanej trasie kolejowej pocztą pantoflową od swoich sąsiadów. O inwestycji nie wiedział też Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, który na zapytanie jednej z mieszkank musiał posiłkować się tym co znalazł o inwestycji w Internecie (!). I to mimo tego, jak piszemy dalej, że inwestycja w planowanych trasach będzie miała potężne przełożenie na środowisko naszego regionu.

Nie pojawiły się żadne obwieszczenia na terenie Gminy Mogilany o planowanej inwestycji oraz jakichkolwiek konsultacjach. Doszło w szczególności do wykluczenia z jakiegokolwiek procesu konsultacyjnego tych mieszkańców Gminy, którzy nie korzystają z Internetu – nie wyszukują tam informacji, nie mają możliwości przysłuchiwania się konsultacjom on-line (które, co należy jeszcze raz stanowczo podkreślić: nie były prowadzone dla Gminy Mogilany tylko dla Gminy Świętniki Górne).

I. **Kwestie właścicielskie**

Proponowane szlaki kolejowe przebiegają przez tereny stanowiące własność mieszkańców Gminy, w obu wariantach wiążą się z wyburzeniami domów mieszkalnych oraz odjęciem własności działek.

Tymczasem mimo tak daleko idącej ingerencji w własność obywateli w toku dotychczas prowadzonego procesu konsultacyjnego większość mieszkańców Gminy nie miała możliwość zabrać głosu. Tak daleka ingerencja we własność mieszkańców Gminy wydaje się tym bardziej nieuzasadniona, jeśli spojrzeć bliżej na to, że mieszkańcy Gminy w sensie komunikacyjnym nie otrzymują w zasadzie nic w zamian, co zostaje opisane dalej. Nie wspominając o tym, że w sensie zdrowotnym proponowane szlaki kolejowe stanowią istotne uderzenie w interesy mieszkańców Gminy, co też jest rozwinięte niżej.

II. Kwestie kosztowe

Zdaniem mieszkańców Gminy Mogilany proponowane przebiegi trasy rodzą istotne pytania, co do stosunku kosztów wykonania tras wobec ilości pasażerów, która potencjalnie mogłaby korzystać z połączenia kolejowego o takim torze.

Planowane szlaki kolejowe przebiegają po terenie niestabilnym geologicznie, złożonym z kruchych łupków, osuwiskowym, podmokłym, gdzie przebiega znaczna ilość cieków wodnych, a także zalesionym i górzystym. Jedna z projektowanych tras ma przebiegać tunelem przekopanym w takim terenie. Zatem należy przyjąć, że koszt budowy 1 km trasy będzie wielokrotnie wyższy od proponowanych poprzednio przez gminę Świątniki Górne i Siepraw.

Proponowany przebieg tras abstrahuje od dostępności do komunikacji i skupisk ludzkich. Rzut oka na mapę pokazuje, że wielu osobom, do których ma być adresowane połączenie kolejowe o takim przebiegu wciąż będzie łatwiej dojechać samochodem do „Zakopianki” i nią kontynuować drogę do Krakowa, niż do przystanków pociągu. Przystanki kolejowe mają być połączone z parkingami, na które mają zjeżdżać pasażerowie. Ale przystanki i parkingi są planowane w miejscu z bardzo słabym układem dróg lokalnych. Jakikolwiek więc oszacowanie ilości „zainteresowanych pasażerów” znajdujących się w obszarze dostępności kolei jest istotnie wątpliwe.

Proponowane przystanki i ciągi kolejowe położone są w obszarze wąskich dróg, nie przygotowanych do dużej intensywności ruchu, bez rzeczywistego miejsca na budowę parkingów. Nie ma też jasnej perspektywy na poprawienie tego stanu. Z jednej strony proponowane szlaki kolejowe są oddalone od głównych skupisk ludzkich, a więc potencjalnych pasażerów, a z drugiej strony same drogi dojazdowe prowadzące do planowanych przystanków są w wielu miejscach na tyle gęsto obudowane, że nie widać szans na ich łatwe i tanie poszerzenie, tak aby poprawić ich stan oraz przepustowość. Podobnie przedstawia się rzecz z parkingami.

Tak samo jako bardzo niską należy ocenić pieszą dostępność przystanków kolejowych – po drogach często nieoświetlonych, bez chodników, poboczy, podziurawionych (często bez asfaltu) prowadzących „pod górę”, a więc po prostu niebezpiecznych i niewygodnych. Zawarte w prezentacjach z października 2021 r. twierdzenie, że do przystanków kolei można dojść w 20 minut pieszo jest czystą fikcją wobec rzeczywistych warunków lokalnych.

Może i w stacjach docelowych, Krakowie i Myślenicach, sytuacja wygląda lepiej – ale przynajmniej w płaszczyźnie deklaratywnej planowana kolej ma służyć wszystkim, a nie tylko mieszkańcom tych dwóch miast. Dobrze by było więc, żeby przebieg trasy kolejowej uwzględniał też możliwości i potrzeby ościennych Gmin, w tym Gminy Mogilany, w tym **rzeczywistą dostępność przystanków dla ich mieszkańców**. W przeciwnym wypadku planowany pociąg oraz przystanki na obszarze tych Gmin będzie „koleją widmo”.

III. Kwestie ekologiczne

a) Zagrożenie dla środowiska w Gminie Mogilany

W trakcie wytyczania proponowanych szlaków kolejowych nie uwzględniono tego, że przebiegają one przez tereny zalesione, a także bezpośrednio po ciekach wodnych. Budowa infrastruktury kolejowej w takim terenie oznacza zniszczenie naturalnych siedlisk zwierząt i roślin. Na terenie Gminy Mogilany znajdują się obszary lasów ochronnych Lasów Państwowych. Wskaźników lesistości Gminy Mogilany i tak jest już dużo niższy niż średnia województwa oraz średnia krajowa, a tymczasem proponowane szlaki kolejowe akurat są wytyczone tak, żeby jeszcze tę sytuację pogorszył. Wiąże się to w istotny sposób z kolejnym punktem.

b) Osłabienie jakości powietrza na terenie Gminy Mogilany i uderzenie w stan zdrowia publicznego na terenie Gminy

Wydaje się, że przy wytyczaniu proponowanych szlaków przez tereny zalesione w ogóle nie badano tego, jak wycinka (patrząc po przebiegu tras: oczywista) terenów pod kolej wpłynie na jakość powietrza którym oddychają mieszkańcy Gminy Mogilany. Przez Gminę Mogilany przebiega już krajowa droga numer 7 („Zakopianka”), która wedle prowadzonych w Gminie badań jest jednym z istotnych źródeł zanieczyszczeń powietrza. Jest to trasa ogólnokrajowa, a proponowany pociąg nie wpłynie przecież na zmniejszenie jej wykorzystania przez Polaków z innych części kraju zmierzających do Zakopanego.

Następuje też napływ złego powietrza z Krakowa oraz z położonych w sąsiedztwie Gminy zakładów przemysłowych.

Sami mieszkańcy Gminy Mogilany bardzo odpowiedzialnie podchodzą do kwestii jakości powietrza w Gminie. 90% mieszkańców korzysta z niskoemisyjnej sieci gazowej. Mieszkańcy skutecznie też oprotestowali zanieczyszczanie powietrza na terenie dawnej Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej w Konarach.

Mieszkańcy ze swojej strony, bez obciążania portfela publicznego, zrobili więc wszystko co możliwe, aby poprawić własną inicjatywą i zaradnością jakość powietrza w swojej Gminie, która jest pogarszana przez czynniki niezależne od mieszkańców (napływ zanieczyszczeń z Krakowa, od strony drogi krajowej nr 7 oraz z zakładów przemysłowych z gmin ościennych).

Zabudowa kolejją terenów zielonych (nieliczonych w Gminie!) będzie stanowić usunięcie z terenów Gminy ważnego czynnika poprawiającego jakość (i tak nie najlepszą) powietrza. To będzie miało konkretne przełożenie na stan środowiska mieszkańców, w tym choroby nowotworowe.

Ponadto projektowane trasy mają opierać się koncepcji dowozu mieszkańców gminy Mogilany i sąsiednich do planowanych przystanków za pomocą autobusów zbiorczych czy samochodów mieszkańców. Nie dość, że do rzeczywistych kosztów dojazdu będzie trzeba dodać koszt transportu i paliwa, to takie rozwiązanie oczywiście znacznie pogarsza sytuację ekologiczną, bo spowoduje stałe, zwiększone zanieczyszczenie atmosfery pyłami i CO₂.

Gmina Mogilany stara się o poprawę środowiska naturalnego oraz planuje znaczące inwestycje i kroki w tym kierunku, kierując się potrzebami zdrowotnymi mieszkańców. Tymczasem zamiast wsparcia ze strony władz centralnych mieszkańcy Gminy mają zostać cofnięci o wiele kroków w tył w swojej walce o zdrowsze warunki życia.

c) Zniszczenie terenów zielonych wokół Krakowa

Wreszcie, nie bez znaczenia jest fakt, że Gmina Mogilany jest w pewnym stopniu ekologicznym organizmem połączonym z Krakowem. Przysłowiowe na terenie Polski stało się już to, że Kraków to miejsce z problemami ekologicznymi, np. ze złym powietrzem. Tymczasem proponowane przebiegi

Kraków, 21 luty 2022 r.

Do:

~~Wójt Gminy Mogilany~~

PKP PLK

Od:

Stowarzyszenie Zielone Konary, założone przez członków społeczności Gminy Mogilany, adres do doręczeń: ul. Skałeczna 2, 31-065 Kraków, nr KRS: 0000946752.

Dotyczy:

Projekt budowy kolei Kraków-Myślenice (pismo: Nr ISR5.414.2.2022.2)

Szanowni Państwo!

Składamy poniższe pismo w odpowiedzi na Państwa stanowisko przekazane na ręce jednego z członków naszego Stowarzyszenia, i . Państwa stanowisko zostało zawarte w niedatowanym piśmie nr Nr ISR5.414.2.2022.2, podpisanym elektronicznie 16.02.2022 Przez Pana Dyrektora

Państwa pismo stanowiło odpowiedź na wystąpienie członków Stowarzyszenia (podówczas jeszcze niezarejestrowanego w KRS) z dnia 19 stycznia 2022 r.

W pierwszej kolejności uprzejmie dziękujemy za wystosowane przez Państwa pismo.

W drugim rzędzie pragniemy przedstawić nasze stanowisko odnośnie niektórych poruszonych w nim kwestii.

[Stanowisko społeczności Gminy] W swoim piśmie wskazujecie Państwo, że otrzymaliście petycję 275 osób przeciwko budowy kolei w wariantcie głogoczowskim, co skłoniło Urząd Wojewódzki do pójścia w stronę wariantu „niebieskiego”. Obecnie uzyskaliśmy informację, że Rada Gminy oraz Wójt, reprezentujący całą naszą społeczność, liczącą kilkanaście tysięcy osób, stanowczo sprzeciwiła się prowadzeniu kolei, tak jak to w ogóle jest obecnie proponowane, po terenie naszej Gminy. W piśmie skierowanym w odpowiedzi na nasze wątpliwości, Wójt Gminy Mogilany wskazał, iż podziela razem z Radą Gminy przedstawione przez nas zastrzeżenia.

Pismo od Wójta przesyłamy w załączeniu.

[Dostępność przystanków] Pismo PKP PLK wskazując na ilość przystanków w Gminie nie dotyka poruszonej przez nas kwestii tego, że owe przystanki są zlokalizowane w miejscach słabo skomunikowanych w Gminie, bez rzeczywistych możliwości dojścia, czy dojechania do nich (brak chodników, dobrych dróg) – stworzenie takich warunków, tak aby kolej nie była „pociągiem widmo” poza Krakowem i Myślenicami, w istotny sposób podnosi koszt budowy. Pytanie brzmi, czy w kosztach budowy i wyburzeń w ogóle uwzględniana jest kwestia poprawienia dojazdu do samych przystanków. I pewnie i tak nie rozwiązuje to problemów: przy proponowanych szlakach ludziom będzie łatwiej dotrzeć do Zakopianki, tak jak to robili dotychczas, niż do pociągu. Stąd warto postawić znak zapytania przy jakichkolwiek szacunkach zainteresowania potencjalnych pasażerów.

[Konsultacje społeczne] Należy wskazać na fakt, że konsultacje, o których Państwo piszecie odbyły się wyłącznie w formie elektronicznej, on-line. W sposób oczywisty – co sygnalizowaliśmy już w naszym pierwszym piśmie – z **procesu konsultacji została wyłączona została ta część społeczności, która nie**

posługuje się biegle narzędziami elektronicznymi. Co więcej, do osób tych nie dotarła również informacja (zamieszczona wyłącznie w Internecie) o tym, że konsultacje w ogóle się odbędą.

I wreszcie, trudno uznać za rzeczywiste konsultacje takie, w których wzięło udział 130 osób wobec tego, że w Gminie zamieszkuje kilkanaście tysięcy ludzi (!). W konsultacjach wzięło więc udział poniżej 1% mieszkańców Gminy i też trudno powiedzieć skąd w ogóle powzięli informację o konsultacjach. Nie dotarła ona na czas nawet do niektórych członków naszego Stowarzyszenia, którzy starają się śledzić tę kwestię.

Trudno uznać za rzeczywiste konsultacje takie, w których wzięło udział mniej niż 1% mieszkańców Gminy w sytuacji, gdy projekt dotyczy żywotnych interesów Gminy. Ewentualne połączenie kolejowe w połączeniu z istniejącą trasą (Zakopianką) tym kształcie poszatkuje naszą Gminę na kilka części, czyniąc z niej *de facto* nie miejsce do mieszkania ale teren służący wyłącznie traktom komunikacyjnym.

[Kwestie środowiskowe] Zaprezentowane w piśmie PKP PLK argumenty dotyczące niższej emisyjności kolei przechodząc obok podniesionych przez nas obaw dotyczących środowiska. Problem polega bowiem na tym, że w Gminie Mogilany nie ma wystarczającej ilości terenów zielonych (współczynnik ten jest bardzo niski zarówno w skali kraju, jak i województwa) – a budowa kolei jeszcze te tereny ograniczy. W takim wypadku jakiegokolwiek potencjalne nawet ograniczenie emisyjności nijak tej dalszej utraty terenów zielonych nie wyrówna.

Konsultacje przeprowadzone z Polskim Klubem Ekologicznym wskazują, że trasa kolei przez gminę Mogilany będzie, wręcz przeciwnie, miała niekorzystne oddziaływanie na emisję, gdyż zakłada dowożenie pasażerów autobusami z sąsiednich gmin do przystanku w Konarach. Jeśli dodać do tego użycie pojazdów indywidualnych parkowanych potem przy przystanku, to już wstępne szacunki wynoszą dwu- trzy-krotne zwiększenie stężenia pyłów i gazów w powietrzu gminy, w szczególności w dolinie wsi Konary. Niższa emisyjność dotyczy tylko prawdziwej kolei dowozowej, czyli jadącej przez wiele miejscowości i zatrzymującej się na wielu przystankach, po to, żeby większość pasażerów w ogóle nie musiała korzystać z dojazdu samochodowego/autobusowego.

Co więcej, wątpliwe jest, czy kolej na odcinku Kraków-Myślenice ograniczy ruch na Zakopiance: po pierwsze, Zakopianka to ogólna krajowa droga tranzytowa, nie tylko dla mieszkańców Krakowa i Myślenic. Osoby jadące np. z Warszawy do Zakopanego nie przesiądą się przecież do pociągu na odcinku Kraków-Myślenice. Po drugie, to jak zaprojektowana jest trasa powoduje wątpliwości co do tego, czy na pociąg przesiądą się też osoby z okolicznych miejscowości, zamiast wybierać Zakopiankę.

Członkowie Zarządu Stowarzyszenia Zielone Konary:

