



Uchwała Nr XXXVII/441/2017
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały
z dnia 19 czerwca 2017 r.

w sprawie utworzenia tymczasowej stacji kolejowej Kraków-Olsza na czas remontu linii kolejowej Kraków Główny Towarowy – Rudzice oraz utworzenia przez Miasto Kraków przystanków SKA na Małej Obwodnicy Kolejowej

Na podstawie § 3 pkt. 3 lit. k uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 r. poz. 1840), Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

§ 1.

Rada Dzielnicy IV Miasta Krakowa wnioskuje do Prezydenta Miasta Krakowa o podjęcie rozmów z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego oraz innymi podmiotami, zmierzających do uruchomienia przewozów pasażerskich (w tym w ramach SKA) na Małej Obwodnicy Kolejowej, a w szczególności o podjęcie działań, o których mowa poniżej.

§ 2

Wnioskuje się o podjęcie rozmów ze stroną rządową i przewoźnikami o utworzenie na czas remontu linii kolejowej Kraków Główny Towarowy – Rudzice tymczasowej stacji dalekobieżnej Kraków – Olsza, na której zatrzymywałyby się pociągi osobowe i pociągi ekspresowe, ze względu na przebudowę, stację Kraków Główny.

§ 3

Wnioskuje się o utworzenie przez Miasto, przy współpracy z Województwem, nowych peronów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej zlokalizowanych w następujących miejscach w ciągu Małej Obwodnicy tj. linii kolejowej nr 100 wraz z odnogą do E.C. Łęg w postaci linii nr 947, stanowiących lokalne węzły komunikacyjne:

- 1) Kraków Krowodrza: rejon wiaduktu w ciągu ul. Doktora Twardego, lub w ciągu ul. Prądnickiej
- 2) Kraków Żabiniec: rejon węzła kolejowego z linią Kraków-Warszawa
- 3) Kraków Olsza – Zachód: rejon przejścia podziemnego Brogi – Rakowicka
- 4) Kraków Olsza – Wschód: odcinek między wiaduktem nad ulicami Pilotów i Olszyny a ulicami Lotnicza – Chałupnika (wraz z wykonaniem przejścia podziemnego łączącego te ulice).
- 5) Kraków Grzegórzki: okolice wiaduktu nad ulicą Mogiłą.
- 6) Kraków Dąbie: okolice wiaduktu nad Aleją Pokoju.
- 7) Kraków Zabłocie – Wschód: rejon wiaduktu kolejowego nad ul. Klimeckiego
- 8) Kraków Plaza na linii nr 947: rejon centrum handlowego Plaza

§ 4

Wnioskuję się o podjęcie starań nad przystosowaniem do ruchu pasażerskiego w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka tzw. Dużej Obwodnicy Kolejowej położonego na terenie Dzielnicy IV wraz ze wskazaniem miejsc do ulokowania co najmniej trzech nowych przystanków SKA na wspomnianym odcinku.

§ 5

Wnioskuję się o podjęcie starań nad utworzeniem dalekobieżnego dworca pasażerskiego Kraków Północ w rejonie pomiędzy ul. Reduta a ul. Piasta Kołodzieja, na którym zatrzymywałyby się wszystkie pociągi pasażerskie kursujące na trasie Kraków – Warszawa (analogicznie do dworca Kraków Płaszów), umożliwiając przesiadkę z pociągu dalekobieżnego na pociągi SKA, miejski transport publiczny, lub inne środki transportu.

§ 6

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Jakub Kosek

Przewodniczący Rady i Zarządu Dzielnicy IV
Prądnik Biały

Uzasadnienie:

W 2014 roku krakowianie w wiążącym referendum zobowiązali miasto do kontynuowania prac nad budową w Krakowie metra. Z opracowań, które powstały po 2014 roku wynika jednak, że szybka realizacja zobowiązania referendalnego w postaci budowy klasycznego podziemnego metra jest nierealna i należy poszukać innych rozwiązań.

Kraków posiada rozwiniętą sieć towarowych linii kolejowych, które przy stosunkowo niewielkich nakładach mogłyby być wykorzystane w ruchu pasażerskim w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Dwie spośród tych linii: Mała Obwodnica Kolejowa oraz Duża Obwodnica Kolejowa przebiegają przez obszar dzielnicy IV i mogą stać się ważnym elementem systemu krakowskiej kolei miejskiej. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, który sukcesywnie rozwija sieć SKA, jest zainteresowany rozwojem kolejowych przewozów międzydzielnicowych na wzmiankowanych trasach, o ile Miasto Kraków wyrazi wolę partycypacji w kosztach tego przedsięwzięcia. Rolą Miasta byłaby przede wszystkim budowa przystanków kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą, podczas gdy wojewódzka spółka Koleje Małopolskie zajęłaby się organizacją samych przewozów.

Wkrótce rozpocznie się trwająca kilka lat przebudowa głównej linii kolejowej na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice i związane z tym utrudnienia. Ze względu na zmianę nasypu kolejowego w centrum Krakowa na estakadę ruch pociągów na odcinku Kraków Główny – Kraków Zabłocie będzie poważnie ograniczony. Z tego względu nawet przez okres dwóch-trzech lat znaczna część pociągów będzie omijać stację Kraków Główny i będzie kierowana przez Olszę do Płaszowa. Stacja Kraków Płaszów przez ten czas de facto przejmie rolę głównego dworca kolejowego dla Krakowa, co dla mieszkańców północnej części miasta będzie dość uciążliwe.

Rozwiązaniem jest utworzenie na ten czas tymczasowych peronów dalekobieżnych na stacji towarowej Kraków Olsza, na których zatrzymywałyby się pociągi omijające Kraków Główny. Byłoby to nie tylko istotne ułatwienie dla mieszkańców szeroko rozumianego Śródmieścia, Krowdrzy i Nowej Huty, ale także pozwoliłoby to na przyzwyczajenie mieszkańców do korzystania z tej stacji, co ma istotne znaczenie w kontekście postulowanego uruchomienia przewozów SKA na Małej Obwodnicy Kolejowej i linii do Łęgu.