

**Uchwała Nr XXXIV/217/2017  
Rady Dzielnicy II Grzegórzki  
z dnia 10 lipca 2017 roku**

**w sprawie utworzenia przez Miasto Kraków przystanków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na Małej Obwodnicy Kolejowej.**

Na podstawie § 3 pkt. 3 lit. g uchwały nr XCIX/1496/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy II Grzegórzki w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 poz. 1838) Rada Dzielnicy II Grzegórzki uchwala, co następuje:

§ 1.

Wnioskuje się do Prezydenta i Rady Miasta Krakowa o podjęcie rozmów z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego oraz innymi podmiotami, zmierzających do uruchomienia przewozów pasażerskich (w tym SKA) na Małej Obwodnicy Kolejowej oraz na linii 947 Kraków Olsza – Kraków Łęg, a w szczególności o podjęcie działań, o których mowa poniżej.

§ 2.

Wnioskuje się o utworzenie przez Miasto Kraków, przy współpracy z Województwem Małopolskim, nowych peronów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej zlokalizowanych w następujących miejscach, stanowiących lokalne węzły komunikacyjne:

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

§ 3.

Wnioskuje się o podjęcie starań nad przystosowaniem do ruchu pasażerskiego w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej toru nr 947 Kraków Olsza – Kraków Łęg oraz o rozważenie przedłużenia tej trasy w tunelu na odcinku Elektrociepłownia Łęg – Plac Centralny z możliwością jej dalszego przedłużenia w tunelu np. w stronę Kombinatu i dalej

w wariantcie naziemnym. Inwestycja ta zapewniłaby komunikację Nowej Huty z obszarem II i III Dzielnicy oraz Bronowicami i tym samym można ją potraktować jako formę realizacji zobowiązania referendalnego w zakresie budowy metra.

#### § 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca  
Rady i Zarządu Dzielnicy II Grzegórzki

Małgorzata Ciemięga

#### **Uzasadnienie:**

Uchwałę podejmuje się zgodnie z kompetencjami Rady Dzielnicy II Grzegórzki. 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. Należy zatem poszukać alternatywnych rozwiązań.

Kraków posiada rozwiniętą sieć towarowych linii kolejowych, które przy stosunkowo niewielkich nakładach finansowych mogłyby być wykorzystane w ruchu pasażerskim w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Dwie spośród tych linii: Mała Obwodnica Kolejowa oraz bocznica Olsza – Łęg przebiegają m.in. przez obszar Dzielnicy II 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 wymienionych w uchwale 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.