



Uchwała Nr XLII/489/2017
Rady Dzielnic IV Prądnik Biały
z dnia 2 października 2017 r.

w sprawie budowy przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Prądnik Czerwony.

Na podstawie § 3 pkt. 3 lit. k oraz pkt. 4 lit. l uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnic IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 r. poz. 1840), Rada Dzielnic IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

§ 1.

Opiniuje się **pozytywnie** wariant W1 budowy przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej z zastrzeżeniem przesunięcia całej koncepcji maksymalnie na zachód na ile to możliwe przy zachowaniu spójności koncepcji przy uwzględnieniu budowy peronów zarówno na linii kolejowej nr 8, jak i linii nr 95.

§ 2.

Wnosi się do rozpatrzenia następujące sugestie w celu skorygowania przedstawionego wariantu W1:

1. Przesunięcie całości koncepcji w kierunku zachodnim i rozciągnięcie jej poprzez m.in. wydłużenie peronów w kierunku zachodnim.
2. Poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego od zachodniego krańca północnego peronu na linii nr 8 w możliwie najprostszym i najkrótszym przebiegu w stronę os. Gotyk
3. Zmiana parametrów drogi wraz z zawrotką pomiędzy przystankami na linii 8 i 95 poprzez rozciągnięcie całości w kierunku zachodnim, złagodzenie łuku na zawrotce oraz wydłużeniem zatok przeznaczonych na parkingi typu Kiss&Ride oraz postojów taxi w taki sposób, aby w razie zaistniałej konieczności istniała możliwość adaptacji powyższej części układu drogowego dla potrzeb autobusów (w tym autobusów przegubowych) wraz z techniczną możliwością przeznaczenia części w/w zatok parkingowych na przelotowy przystanek autobusowy.
4. Pociągnięcie ciągów pieszo rowerowych wraz ze schodami, lub pochylnią od wschodniego krańca peronów: północnego na linii nr 8 i południowego na linii nr 95 do ul. Reduta, aby po ewentualnej przebudowie wiaduktów w ciągu ulicy Reduta przystanki były łatwo dostępne również od strony wschodniej.
5. Wraz z rozciągnięciem i przesunięciem całości koncepcji na zachód sugeruje się powiększenie północnego parkingu P&R w kierunku zachodnim.
6. Proponuje się rozważenie wybudowania tunelu pieszego łączącego perony przystanku na linii nr 8 z peronami przystanku na linii nr 95, co wyeliminuje konieczność pokonywania różnicy poziomów w przypadku podróży przesiadkowych w sytuacji, gdy system transportowy SKA się rozwinie i rozpowszechni.

7. Wnioskuje się o zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów.

§ 3.

Rada Dzielnicy IV stanowczo zastrzega, aby przedstawioną koncepcję zrealizować w całości, tj. zarówno budowę peronów na linii nr 8, jak i na linii obwodowej nr 95.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Jakub Kosek

Przewodniczący Rady i Zarządu Dzielnicy IV
Prądnik Biały

Uzasadnienie:

Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały podejmuje uchwałę w oparciu o przeprowadzone konsultacje społeczne w dniu 19 września 2017 r., w których to mieszkańcy opowiedzieli się za budową przystanku SKA Prądnik Czerwony pod warunkiem wskazanym w paragrafie 1 do niniejszej uchwały.

Uwagi w paragrafie drugim zostały wniesione przez radnych dzielnicy w trosce o maksymalizację pozytywnych skutków i korzyści wynikających z budowy przystanku SKA Prądnik Czerwony przy możliwie jak najmniejszym wzroście kosztów w stosunku do wartości całej inwestycji.

Powyższe uwagi oraz zastrzeżenie w paragrafie nr 3 podyktowane jest obowiązującą obecnie polityką transportową miasta, która za priorytet uznaje działania związane z rozwojem transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę liczne problemy i opóźnienia w rozwoju bardzo ważnej dla miasta Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Rada Dzielnicy IV stoi na stanowisku, że trzeba patrzeć przyszłościowo i starać się uniknąć problemów mogących wystąpić w przyszłości. Dlatego też uważa się za niedopuszczalne odwołanie w czasie części prac, jak to zostało zaproponowane w wariantach W0. Rada Dzielnicy IV chce uniknąć sytuacji, w której dalszy rozwój systemu SKA może zostać zahamowany przez brak przystanku na linii kolejowej nr 95 oraz uniknąć niedogodności związanych z koniecznością dodatkowych prac budowlanych w przyszłości, jak i wzrostu kosztów wynikających z ewentualnego przeprowadzenia prac w etapach.