



Grzegórzki chcą SKA

2017-07-14

Szybka Kolej Aglomeracyjna cieszy się coraz większą popularnością, nie tylko wśród przyjeżdżających do Krakowa, ale także wśród mieszkańców. Rada Dzielnicy II Grzegórzki chce utworzenia przystanków SKA na Małej Obwodnicy Kolejowej. Powstanie ich byłoby szansą na szybkie połączenie Nowej Huty z obszarem II, III i VI dzielnicy.

Uchwała Rady Dzielnicy II jest skierowana do prezydenta, jednak radni wnioskują w niej o podjęcie rozmów z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego oraz innymi podmiotami w celu uruchomienia przewozów pasażerskich (w tym właśnie SKA) na Małej Obwodnicy Kolejowej oraz linii kolejowej 947 (Kraków Olsza – Kraków Łęg). Radnym szczególnie zależy na budowie nowych peronów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w obrębie podanych lokalizacji:

- 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 Lotniczą – Chałupnika (wraz z wykonaniem przejścia podziemnego łączącego te ulice);
- 5) Kraków Mogilska: okolice wiaduktu nad ulicą Mogiłą;
- 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.

Radni oprócz przystosowania istniejących linii kolejowych do ruchu pasażerskiego, proszą także o rozważenie przedłużenia trasy Kraków Olsza – Kraków Łęg w tunelu na odcinku Elektrociepłownia Łęg – Plac Centralny z możliwością jej dalszego przedłużenia w tunelu np. w stronę Kombinatoru i dalej w wariantie naziemnym. Inwestycja ta zapewniłaby komunikację Nowej Huty z Grzegórzek, Prądnika Czerwonego oraz Bronowicami. W uzasadnieniu do uchwały można przeczytać: „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.”



**Magiczny
Kraków**

Urząd Marszałkowski, który jest jednym z zarządców SKA jest zainteresowany rozwojem kolei na wymienionych w uchwale trasach, o ile Miasto wyrazi wolę partycypacji w kosztach tego przedsięwzięcia. Kraków musiałby wybudować przystanki kolejowe wraz pełną infrastrukturą.