

Kolej na Kraków. Pojedziemy pociągiem z ul. Pilotów na lotnisko?

Dokładnie rok temu, w czerwcu 2017 r., Rada Miasta Krakowa jednogłośnie przyjęła przygotowany przez mnie i Dariusza Partykę projekt uchwały kierunkowej w sprawie budowy tymczasowych przystanków kolejowych na Małej i Dużej Obwodnicy. W ślad za tym podobne uchwały popierające rozwój SKA na obwodnicach kolejowych przyjęła z inicjatywy Macieja Kalemby Rada Dzielnicy III oraz Rady Dzielnic II i IV. Wdrożenie zaproponowanych w uchwale rozwiązań oznaczałoby prawdziwą rewolucję w systemie transportowym naszego miasta i dzielnicy. W ciągu kilku lat powstałby sprawny system kolei miejskiej, pełniący de facto funkcję naziemnego metra.

Po roku od przyjęcia uchwały kolejowej warto prześledzić, jak wygląda jej realizacja. Przypomnijmy więc, jakie były główne założenia uchwały i jak do sprawy odniosły się władze miasta.

Mała Obwodnica Kolejowa – to towarowa linia kolejowa, która zaczyna się na stacji Kraków Płaszów, przecina al. Pokoju, ulice Mogiłską i Pilotów i dalej biegnie wzdłuż ul. Czerwonego Prądnika i Wileńskiej. Na torach przebiega granica pomiędzy Dzielnicami II i III. Tuż za stacją Kraków Łobzów tory Małej Obwodnicy łączą się z główną linią kolejową przebiegającą przez dworzec Kraków Główny. Stąd też nasz pomysł, by na czas trwających aż do 2022 r. remontów to właśnie wtedy puścić pociągi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej relacji Wieliczka – Balice, a docelowo część z nich zostawić na stałe.

Realizacja tego pomysłu wymagała jednak szybkiej budowy przynajmniej 4 tymczasowych przystanków kolejowych: na Brogach, przy ulicy Pilotów, na przecięciu z ul. Mogiłską oraz z al. Pokoju. W uchwale zaproponowaliśmy, aby najpierw szybko zbudować przystanki tymczasowe, a następnie już na spokojnie przebudować je na normalne, w pełni wyposażone obiekty. Zgodnie z założeniami, do końca 2017 r. miasto miało przy współpracy z koleją zbudować te cztery, albo przynajmniej trzy perony, przeznaczając na to kilka – kilkanaście milionów złotych z miejskiego budżetu. Koleje Małopolskie zapowiadały, że w takim przypadku uruchomiłyby już jesienią zeszłego roku regularne przewozy SKA. W efekcie mieszkańcy naszej dzielnicy mieliby co godzinę komfortowy

pociąg, którym moglibyśmy dojechać na lotnisko, do Płaszowa, Prokocimia, Bieżanowa, czy Wieliczki. Z kolei mieszkańcy Wieliczki czy Bieżanowa mogliby w ciągu kilkunastu minut dojechać pociągiem do zlokalizowanych w naszej dzielnicy biurów (np. przy

go na początku wiosny kolejarze (PLK). Przystanek zbudowano w ciągu dwóch tygodni i kosztował praktycznie grosze. Powstał dokładnie w takiej formie, jaką zaproponowałem, przygotowując treść uchwały w sprawie tymczasowych przystanków kolejowych, co przeczy lansowanej tezie, że realizacja uchwały jest niemożliwa.

Niestety, obecny przystanek tymczasowy na Olszy jest wykorzystywany w minimalnym stopniu. Aby ruch międzydzielnicowy na Małej Obwodnicy miał sens, potrzebny jest bowiem nie jeden, ale przynajmniej 3, a najlepiej 5-6 przystanków, włącznie z dobudową dodatkowego peronu w Łobzowie. Tylko w takim przypadku jest sens puszczania tędy pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej relacji Wieliczka – Balice. Ogromna szkoda, że straciliśmy tyle czasu i zmarnowaliśmy tak świetną okazję na zrewolucjonizowanie transportu w naszej dzielnicy i zmniejszenie korków w ciągu ulic Pilotów – Olszyny – Brodowicza.

Co dalej? W ramach inicjatyw społecznych „Kolej na Kraków” oraz „Pomysły na Prądnik i Grzegórzki”, w których uczestniczę, będziemy starali się mimo wszystko przekonać prezydenta miasta i stronę rządową do realizacji ubiegłorocznej uchwały w takiej czy innej formie. Dla mieszkańców naszej dzielnicy szczególnie ważne jest, aby jak najszybciej powstał pełnowartościowy przystanek między ul. Pilotów a Chałupnika. Byłaby to świetna okazja do przebudowy całego otoczenia, w tym poszerzenia przejścia pod wiaduktem (zmieści się tam wtedy ścieżka rowerowa) oraz budowy dawno oczekiwanego przejścia pod torami w ciągu ulic Chałupnika – Lotnicza. O budowę tego połączenia pieszo-rowerowego zabiega radny miasta Krakowa Dominik Jaśkowiec i są spore szanse na jego realizację. Tym bardziej więc warto tę inwestycję skoordynować z powstaniem przystanku, z którego w ciągu kilkunastu minut moglibyśmy dojechać na lotnisko, do Wieliczki, a w przyszłości być może także do Trzebini i Katowic.

Jakub Łoginow

Koordynator i współkoordynator inicjatyw społecznych „Kolej na Kraków”, „Lasy dla Krakowa” oraz „Kraków i Śląsk dla Rolkarzy”, redaktor portalu „Port Europa”.

Więcej na: www.porteuropa.eu; www.facebook.com/kolejnkrakow



Pociąg Kolei Małopolskich na przystanku Kraków Olsza. Fot. Jakub Włodek



Pociąg Kolei Małopolskich na przystanku Kraków Olsza. Fot. T. Gut

ul. Pilotów), co z pewnością zmniejszyłoby korki między rondami Mogiłskim a Młyńskim.

Niestety, mimo ogromnego entuzjazmu, z jakim spotkał się ten pomysł wśród mieszkańców, radnych oraz ekspertów, sprawa się skomplikowała wskutek interpretacji przepisów, której dokonał wiceprezydent Tadeusz Trzmieł. Przez kilka miesięcy prezydent Trzmieł utrzymywał, że budowa zaproponowanych w uchwale przystanków tymczasowych nie jest możliwa i że od razu trzeba byłoby zbudować przystanki „pełnowymiarowe”, na co w budżecie nie ma środków. Prezydent negatywnie zaopiniował też poprawkę radnego Grzegorza Stawowego, który proponował, by w budżecie na 2018 r. zapisać środki na dokumentację projektową pełnowymiarowych przystanków, tak aby zbudować je w 2019 r.

Dopiero po 9 miesiącach tych dyskusji okazało się, że twierdzenie o braku możliwości budowy przystanku w formule tymczasowej jest nieprawdziwe. Przystanek tymczasowy na Olszy bowiem powstał – zbudowali