

Przystanek kolejowy Kraków Olsza

Prace związane z wymianą torów i rozjazdów na stacji Kraków Główny oraz budową dodatkowych torów dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej spowodowały od wiosny ograniczenia w ruchu pociągów w krakowskim węźle kolejowym oraz utrudnienia dla pasażerów i mieszkańców Krakowa.

Od marca część pociągów jadących od strony Tarnowa i Wieliczki nie dojeżdża do stacji Kraków Główny. Od kwietnia ograniczono liczbę peronów, na które wjeżdżają składy jadące od strony Miechowa. Z tego powodu kilkadziesiąt pociągów skierowano na trasę objazdową przez małą obwodnicę kolejową biegnącą na pograniczu naszej Dzielnicy.

W związku z utrudnieniami PKP Polskie Linie Kolejowe postanowiły wybudować na torze nr 1 towarowej stacji technicznej Kraków Olsza tymczasowy przystanek pasażerski, na którym podróżni mogliby wysiąść jak najbliższej centrum miasta.

Brak rzetelnej informacji na ten temat spowodował wśród mieszkańców Olszy i radnych Dzielnicy III duże obawy, że utworzenie przystanku kolejowego zwiększy ruch pojazdów dowożących do niego pasażerów i spowoduje utrudnienia w ruchu drogowym prowadzące do paraliżu komunikacyjnego w tym rejonie, gdyż wąskie ulice na co dzień obsługują lokalny ruch pojazdów na znajdującym się tam osiedlu domów jednorodzinnych, oraz zwiększy też ilość pasażerów korzystających z linii 129, 159 i 429, a tym samym tłok w obsługujących je autobusach. W związku z tym Rada Dzielnicy III wystosowała w lutym, marcu i kwietniu wnioski do Prezydenta Miasta Krakowa oraz Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu o opracowanie koncepcji organizacji ruchu drogowego w rejonie planowanego przystanku Kraków Olsza oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych w tej sprawie, wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulic Brogi, Ptasiej i Czerwonego Prądnika oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii 129, 159 i 429, skierowanie taboru przegubowego do obsługi linii 129 oraz uruchomienie kursów linii 429 w soboty i dni świąteczne, a także zawarcie umowy z przewoźnikami kolejowymi obsługującymi przystanek, na podstawie której podróżni, posiadający ważny w danym dniu bilet kolejowy na pociąg zatrzymujący się na przystanku Kraków Olsza, mogliby korzystać z darmowych połączeń w komunikacji miejskiej w Krakowie między przystankiem Brogi a Dworcem Głównym i Nowym Kleparzem. Niestety, urzędnicy miejscy nie podjęli żadnych działań, a w udzielonej

odpowiedzi swoją bezczynność tłumaczyli brakiem informacji ze strony PKP PLK, gdzie dokładnie będzie zlokalizowany przystanek Kraków Olsza.

Prace przy budowie przystanku ruszyły w połowie marca, a uruchomiono go 18



Peron przystanku Kraków Olsza. Fot. Antygaleria

kwietnia. Zlokalizowany jest w sąsiedztwie przejścia podziemnego łączącego ulice Brogi, Ptasiej i Czerwonego Prądnika z ulicami Rakowicką i Otwinowskiego, gdzie znajduje się wejście na peron. Niestety, PKP PLK nie jest w stanie dokładnie podać, jaki jest koszt jego budowy. Na przystanku zatrzymuje się pięć pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługiwanych przez Koleje Małopolskie i Przewozy Regionalne, kursujących na trasie Sędziszów/Kozłów/Miechów – Kraków Płaszów/Skawina (linia SKA2). Brak koordynacji w spółkach należących do grupy PKP spowodował, że powstały 200-metrowy peron jest za krótki, aby mogły się tam zatrzymywać pociągi PKP Intercity, których składy są dłuższe. Przystanek Kraków Olsza jest obiektem tymczasowym. Peron tworzy żwirowy nasyp, do którego prowadzi pochylnia ułatwiająca wejście na niego osobom z wózkami dziecięcymi, starszym i niepełnosprawnym. Zamontowano na nim słupy oświetleniowe z nagłośnieniem, wiatę z trzema miejscami do siedzenia, kosze na śmieci, tablicę z rozkładami jazdy i mapą wskazującą dojście do przystanku autobusowego Brogi oraz tabliczki informujące o zakazie palenia i wskazujące kierunek wyjścia z peronu. Wizja lokalna przeprowadzona przez radnych Dzielnicy III wykazała jednak wiele niedociągnięć zagrażających bezpieczeństwu i niezapewniających odpowiedniego komfortu dla pasażerów korzystających z przystanku. Stan ten urąga obiektowi położonemu praktycznie w centrum Krakowa i nie przystoi w XXI w. oraz buduje negatywny wizerunek miasta w oczach podróżnych, gdyż nawet stacje

w początkach istnienia kolei w XIX w. prezentowały o wiele lepszy wygląd. Na peronie należałoby ustawić dodatkowe kosze na śmieci, tablicę z rozkładami jazdy, ławki lub wiatę oraz przenośną toaletę. Pasażerowie mogą wbić sobie drzazgi z drewnianych barierek umieszczonych wzdłuż pochylni wejściowej i krawędzi peronu od strony ul. Otwinowskiego. Konieczne jest również umieszczenie przy wejściu na peron, wejściach do przejścia podziemnego i przystanku autobusowego Brogi przy ulicach Czerwonego Prądnika i Brogi tablic informujących o kierunku dojścia do przystanku Kraków Olsza oraz przystanków autobusowych. Mimo, iż peron zbudowany został na wyłączonym częściowo z ruchu skrajnym torze nr 1 stacji technicznej Kraków Olsza, to nie zdemontowano wiszącej bezpośrednio nad nim trakcji elektrycznej, co stwarza niebezpie-

czeństwo porażenia prądem, o czym ostrzegają zamontowane tablice. W związku z tym Rada Dzielnicy III skierowała stosowne wnioski w sprawie uzupełnienia infrastruktury przystankowej, zabezpieczenia pasażerów przed możliwością wbicia drzazg oraz porażenia prądem z trakcji elektrycznej poprzez wyłączenie w niej napięcia lub zastosowanie innych środków ochronnych.

Na wniosek mieszkańców Olszy Rada Dzielnicy III zwróciła się również do Prezydenta Miasta Krakowa oraz ZIKIT-u o podjęcie działań mających na celu ochronę mieszkańców Olszy przed hałasem generowanym przez małą obwodnicę kolejową poprzez wyegzekwowanie od firmy PKP PLK budowy ekranów akustycznych wzdłuż ulic Ptasiej i Czerwonego Prądnika zgodnie z zapisami zawartymi w „Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2014-2018”. Szczególnie uciążliwe dla mieszkańców są hałas i spaliny generowane podczas wielogodzinnych postojów lokomotyw spalinowych na stacji technicznej Kraków Olsza. W „Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2014-2018” jako działanie naprawcze do podjęcia dla rejonu ulic Ptasiej i Brogi w celu poprawy stanu klimatu akustycznego wskazana jest budowa ekranu akustycznego, zaś podmiotem odpowiedzialnym za jego realizację jest PKP PLK.

Paweł Wójcik
Przewodniczący Komisji Promocji,
Informacji i Łączności z Mieszkańcami
Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony