REKLAMA

i003178791

MONITOR SEJMIKU
WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

SZYBKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

30 września w sesji Sejmiku Województwa Małopolskiego wziął udział podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel. –Teraz nadchodzi czas kolei. W funduszach unijnych niskoemisyjny transport jest traktowany w sposób preferencyjny w związku z tym mamy nadzieję i szansę na to, że nastąpi wielki przełom na terenie Małopolski-stwierdził przewodniczący SWM Kazimierz Barczyk.

Kazimierz BARCZYK: SKA to szansa dla 2 milionów mieszkańców Krakowa i Małopolski

400 km linii kolejowych do wykorzystania, prędkość pociągów 120 km/h, 100 przystanków, na najbliższej sesji sejmik chce powołać spółkę „Koleje Małopolskie", a pierwsza linia SKA ma ruszyć już w grudniu 2014 r.

Co trzeba zrobić, by polepszyć transport w Małopolsce?

Niewątpliwie najważniejszą kwestią jest budowa Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Musimy patrzeć łącznie na ogromną infrastrukturę kolejową, tramwajową i autobusową w Krakowie i wokół niego, dla dobra mieszkańców Krakowa i Małopolski oraz turystów.

Drugą istotną kwestią jest potwierdzona przez Pana Ministra Andrzeja Massela budowa dodatkowej pary torów od Dworca Głównego do Płaszowa i Bieżanowa, co zlikwiduje wąskie gardło kolejowe w Krakowie. Konieczne jest też powstanie łącznicy Zabłocie-Krzemionki-Skawina, która umożliwi przyśpieszenie dojazdu w kierunku Zakopanego.

Czym jest Szybka Kolej Aglomeracyjna?

To projekt usprawnienia ruchu w Małopolsce z głównym węzłem w Krakowie. Kraków i jego okolice grzęzną w korkach, spaliny powodują wzrost niskiej emisji, wskutek której dusimy się w smogu. Codziennie do stolicy regionu wjeżdża i wyjeżdża prawie 150 tysięcy samochodów, a jeździ po niej ok 500 tysięcy aut. Tymczasem Unia Europejska stawia na zielony transport, w nowej perspektywie budżetowej UE są środki na jego wdrożenie. Jako region musimy z nich skorzystać i postawić na rozwój szybkiej, ekologicznej kolei. Teraz po prostu czas na kolej.

Jaka jest rola samorządu województwa i miasta?

Małopolska wspólnie z Krakowem muszą wykorzystać ten czas budując zintegrowany system transportu kolejowego, tramwajowego i autobusowego, czego dobrym początkiem jest wspólny bilet-Małopolska Karta Aglomeracyjna. Stosujmy zachodnie wzorce, by dojeżdżać samochodami do dużych parkingów na obrzeżach metropolii i tam przesiadać się do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jest to tzw. system Park&Ride, który wdrażamy w Małopolsce. Powstają parkingi w Tarnowie, Trzebini, Zabierzowie, Wieliczce. Szybka Kolej Aglomeracyjna powinna być rozbudowana do 50 przystanków w Krakowie zamiast obecnych 23, a w regionie ma być ich łącznie ponad sto. Samorząd Województwa Małopolskiego wyda na rozwój Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej co najmniej 250 mln zł do 2020 r.

Czy mamy infrastrukturę dla realizacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej?

Częściowo już tak. Mamy własne szynobusy, planujemy zakupić nowe. Możemy również kupować zmodernizowane używane składy szybkiej kolei, która jest bardzo popularna na zachodzie. W Krakowie mamy aż 120 km linii kolejowych w bardzo dobrym stanie i tylko 80 km linii tramwajowych, po których tramwaje jeżdżą ze średnią prędkością zaledwie 18 km na godzinę. Samochód osobowy porusza się po Krakowie ze średnią prędkością 29 km na godzinę. Miasto Kraków powinno przy naszej pomocy wybudować przy najważniejszych starych i nowych przystankach SKA węzły przesiadkowe dla komunikacji tramwajowej i autobusowej. Szybka Kolej Aglomeracyjna to projekt o ogromnym znaczeniu nie tylko dla dwóch milionów Małopolan od Oświęcimia przez Kraków do Tarnowa i od Miechowa po Wadowice, ale również dla 10 milionów turystów. W tej sytuacji kluczowe znaczenie odgrywa wielki i funkcjonalny dworzec w Krakowie położony w samym centrum miasta, który codziennie może przyjąć nawet pół miliona podróżnych.

SZYBKA KOLEJ AGLOMERACYJNA W KRAKOWIE

Inwestycje planowane w Małopolsce w ramach Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015:

- Kompleksowa modernizacja linii kolejowej Kraków-Rzeszów
- Rewitalizacja połączeń kolejowych z Krakowa w kierunku Centralnej Magistrali Kolejowej
- Budowa zelektryfikowanej linii kolejowej do terminala lotniska w Balicach
- Modernizacja linii kolejowej Kraków-Sosnowiec
- Stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w aglomeracji krakowskiej
- Budowa nowej łącznicy Zabłocie-Krzemionki, która pozwoli na wyjazd pociągów z Krakowa w kierunku południowo-zachodniej Małopolski
- Wdrożenie programu poprawy bezpieczeństwa i likwidacji zagrożeń na przejazdach kolejowych
- Modernizacja linii łączącej Psary z Kozłowem
- Rewitalizacja linii Kozłów-Kraków
- Modernizacja małopolskich dworców kolejowych

Inwestycje planowane w Małopolsce w ramach dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu do roku 2020 z perspektywą 2030:

Budowa i modernizacja linii:

- Skarżysko-Kamienna-Kielce-Kozłów
- Trzebinia-Oświęcim-Czechowice-Dziedzice
- Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark-Mszana z odcinkami dojazdowymi do Chabówki i Nowego Sącza
- Kraków Płaszów-Skawina-Oświęcim
- Skawina-Sucha Beskidzka-Chabówka-Zakopane
- towarowej Tunel-Olkusz-Bukowno-Sosnowiec Południe
- towarowej do Mysłowic

Zwiększenie przepustowości linii Kraków Towarowy-Kraków Główny-Kraków Płaszów-Bieżanów-Rudzice przez położenie dodatkowej pary torów.

SZYBKA KOLEJ AGLOMERACYJNA W LICZBACH

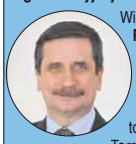
- **2 miliony –** liczba osób, które skorzystają na wdrożeniu projektu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej

- **120 km** linii kolejowych w Krakowie
- **400 km** linii kolejowych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym i jego sąsiedztwie
- **80 km** linii tramwajowych w Krakowie
- **142 km –** długość linii kolejowej Oświęcim – Tarnów
- **90 km –** długość linii kolejowej Podbory Skawińskie – Sędziszów
- **26 km –** długość linii kolejowej Balice – Wieliczka

- **120 km –** prędkość pociągu SKA w mieście
- **160 km –** prędkość pociągu SKA poza miastem
- **30 nowych przystanków** na trasie SKA w Krakowie
- **25 szynobusów –** docelowa liczba pociągów SKA

- **20 minut –** docelowa częstotliwość kursowania składów SKA
- **350 –** liczba osób, które może przewieźć skład SKA

Podczas debaty o transporcie kolejowym w Małopolsce radni mówili o perspektywach rozwoju Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej:



Wicemarszałek Województwa Małopolskiego **Roman Ciepiela**: Linie aglomeracyjne z jednej strony są najbardziej popularne już dzisiaj, z drugiej stanowią integralne linie wybiegowe dla aglomeracji krakowskiej i są komplementarne również z potrzebami regionu. Pierwsza to Wieliczka – Kraków – Balice, druga linia to Tarnów – Trzebinia, w przyszłości Oświęcim, trzecia Podbory Skawińskie lub Skawina, Miechów lub Sędziszów, ale ta decyzja musi być rozstrzygnięta w odpowiednim czasie. Te linie zostały wskazane z pięciu możliwych do realizacji już dzisiaj i dla nich opracowywane jest to wszystko, co ma składać się na szybką kolej aglomeracyjną (SKA). System zawiera węzły przesiadkowe Parkuj i jedź - 20 takich miejsc przesiadkowych powinno być zbudowanych i zintegrowanych z innymi składowymi, tzn. zintegrowanym biletem elektronicznym, w postaci Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej oraz systemem informacji dla pasażerów.

Wiceprzewodniczący SWM **Bogusław Mąsior**: Szybka Kolej Aglomeracyjna to ogromna szansa dla rozwoju Małopolski, ale wielkim błędem byłoby ograniczenie jej wyłącznie do niektórych części naszego województwa. Planowana jest linia do Trzebini, tymczasem powinna ona sięgać przez Chrzanów przynajmniej do Oświęcimia, a najlepsze byłoby połączenie wiodące na Śląsk. Projekty są zacne, ale musimy je zestawić z rzeczywistością. Szybkie, często jeżdżące składy SKA muszą mieć warunki do rozwijania prędkości, czyli wyremontowane tory, a tego niezbędnego warunku PKP ciągle nie spełnia.

Przewodniczący Klubu PiS w SWM **Grzegorz Biedroń**: Niepokoi mnie fakt, że Polska komunikuje się z południem Europy wyłącznie przez Śląsk i przez Austrię. Świetnie, że Ministerstwo Infrastruktury jest zaangażowane w budowę połączenia komunikacyjnego Gdańsk – Śląsk – Adriatyk, ale trzeba też pamiętać o wschodniej Polsce, o południowo-wschodniej Polsce, o wschodniej Słowacji, o wschodnich Węgrzech, o Rumunii. Mam wrażenie, że gdyby nie tylko w Polsce ale i w Brukseli rozważano przebieg sieci TEN-T biorąc pod uwagę cele strategiczne i rozwój całej Europy, nie byłoby potrzeby walczyć o połączenie Małopolski ze światem. Bruksela musiałaby przecież uznać, że dla integracji europejskiej ważniejsze jest skomunikowanie Europy Środkowo-Wschodniej z Europą Południową poprzez granicę polsko-słowacką liczącą setki kilometrów, aniżeli wytyczanie międzynarodowych korytarzy transportowych na terenie Niemiec na odcinkach co 100 km.

Kontakt z Kancelarią Sejmiku Województwa Małopolskiego: 31-156 Kraków, uL Basztowa 22, teL 12/61 60 964, e-mail: ks.sekretariat@malopolska.mw.gov.pl