NIK o Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w aglomeracji krakowskiej

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: środa, 10, luty 2021 11:20
Alicja Cisowska
Odsłony: 355

Od pięciu lat pociągi SKA1 w aglomeracji krakowskiej jeżdżą po wciąż nieukończonych liniach kolejowych - z tego powodu kursują nieregularnie albo tylko na niektórych odcinkach. Nadal brak pełnej integracji z pozostałą komunikacją publiczną: nie wszędzie np. zbudowano bezpłatne parkingi. W efekcie liczba pasażerów nie rośnie, a liczba samochodów na drogach aglomeracji krakowskiej nie maleje.

Wg założeń Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) w aglomeracji krakowskiej, system połączeń kolejowych złożony obecnie z trzech linii, ma pomóc rozładować przeciążone drogi w Krakowie i wokół miasta, przy okazji przyczyniając się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w kotlinie krakowskiej.

Najstarsza SKA1, uruchomiona w 2014 roku, połączyła przystanek Wieliczka Rynek-Kopalnia z przystankiem Kraków Główny, a w 2015 roku została przedłużona do przystanku Kraków Lotnisko.

Władze samorządowe powinny dążyć do pełnej integracji SKA z komunikacją publiczną Krakowa i pobliskich miejscowości i do zapewnienia pasażerom pełnego komfortu przewozów i przesiadek oraz bezpieczeństwa.

NIK objęła kontrolą linię SKA1. Wnioski z kontroli mogą nie tylko posłużyć przy dalszej rozbudowie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, ale też zainspirować podmioty realizujące podobne rozwiązania komunikacyjne w innych aglomeracjach Polski.

Pierwsze pociągi pojechały linią SKA1 już w 2014 roku, jednak prace przy jej budowie nadal trwają. Obejmują przede wszystkim układanie i modernizację torów, budowę nowych i przebudowę istniejących przystanków kolejowych, likwidację przejazdów i przejść w poziomie szyn, a także rozwój systemu informacji pasażerskiej, nagłośnienia i monitoringu wizyjnego. Przedłużające się roboty znacznie obniżają komfort i przewidywalność przejazdów, co z kolei zniechęca potencjalnych pasażerów, którzy wybierają transport drogowy, korzystając w ten sposób z i tak bardzo przeciążonych dróg w aglomeracji krakowskiej.

Dzieje się tak z powodu opóźnionych inwestycji w infrastrukturę kolejową, powodujących czasowe wyłączenia odcinków torów i konieczność uruchamiania zastępczej komunikacji autobusowej (ZKA).

W okresie 2017-2020 (I kwartał) nie powstały nowe obiekty obsługi podróżnych ani elementy infrastruktury przesiadkowej, jak również nowe linie komunikacyjne czy przystanki miejskie przy stacjach SKA1. Wciąż brak (pomimo koncepcji opracowanej w 2016 r.) zintegrowanego węzła przesiadkowego przy stacji Kraków Bronowice oraz (zaplanowanego jeszcze w 2013 r.) parkingu P&R na 100 miejsc postojowych przy stacji Kraków Olszanica. Przystanek ten oraz przystanek Wieliczka Bogucice nie są również zupełnie skomunikowane z transportem miejskim.

Integracja linii SKA1 z innymi środkami transportu przebiega opornie. Tylko przy ośmiu z 14 przystanków zorganizowano dogodne przesiadki z komunikacji drogowej, a w wypadku jednej stacji w Krakowie i jednej w Wieliczce w ogóle nie było możliwości takiej przesiadki.

Bezpłatne parkingi zorganizowano tylko przy połowie przystanków, a na dziewięciu (z 14) można bezpiecznie pozostawić rowery.

Nie zdołano doprowadzić do pełnej integracji taryfowo-biletowej - wspólną z SKA1 taryfą nie jest objęta komunikacja autobusowa na terenie Wieliczki, obsługiwana przez spółkę WST.

Phoca PDF

Integrację połączeń SKA1 z Komunikacją Miejską w Krakowie (KMK) oparto na systemie Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) - poprzez jedną kartę/aplikację można zakupić bilety na SKA1, KMK i transport autobusowy w Wieliczce obsługiwany przez spółkę Koleje Małopolskie (tzw. linie ALD).

Poprawiły się natomiast (w niektórych obszarach) standardy korzystania z infrastruktury SKA1 - pojawiły się nowocześnie wyposażone i pojemne pociągi, wygodne miejsca oczekiwania na przystankach, czytelna informacja o przejazdach i pociągach przystosowanych do wózków inwalidzkich, bezpieczne, estetyczne i oznakowane dojścia do przystanków (wraz z sąsiadującymi przystankami komunikacji miejskiej), niekiedy też system odwodnienia. Gorzej mają niepełnosprawni - na połowie przystanków brakuje oznakowań dotykowych dla niewidomych lub niedowidzących (tylko na dwóch oznakowania te są kompletne), a w liniach ALD dowożących pasażerów z rejonu Wieliczki autobusy nie są dostępne dla niepełnosprawnych (a także rowerzystów). Bariery dla niepełnosprawnych stwierdzono na pięciu przystankach (np. przejścia przez torowiska, stojaki rowerowe na drodze dojścia). Toalety są jedynie na 6 przystankach SKA1, przy jednym przystanku nie ma możliwości zakupu biletu. Pięć biletomatów (na 18) było w czasie kontroli nieczynnych. Na pięciu przystankach brak oznaczeń stref zagrożenia przy krawędziach peronów.

W kontrolowanym okresie brakowało bieżącej współpracy i koordynacji działań między kluczowymi podmiotami odpowiedzialnymi za organizację i zarządzanie infrastrukturą SKA1 - duża liczba tych podmiotów i skomplikowany układ zakresów kompetencji osłabiają skuteczność w osiągnięciu zamierzonego celu. Marszałek Województwa, będący inicjatorem powstania systemu SKA i organizatorem transportu zbiorowego w Małopolsce, koordynacji takiej nie zainicjował. W szczególności brakowało współpracy Samorządu Województwa z samorządami gminnymi Krakowa i Wieliczki. Podobnie Prezydent Krakowa, choć istotnie zainteresowany poprawą przepustowości dróg miejskich i jakości powietrza, nie współpracował z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego oraz Samorządem Województwa Małopolskiego w kwestii rozwoju i integrowania miejskiego systemu transportowego z linią SKA1.

W celu umożliwienia jak najszybszego dokończenia procesu tworzenia zintegrowanego systemu SKA Najwyższa Izba Kontroli postawiła wnioski o:

Marszałek Województwa Małopolskiego

- koordynowanie działań i bieżącej współpracy między podmiotami odpowiedzialnymi za organizowanie, zarządzanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, a także infrastrukturę przesiadkową na trasie linii SKA1;
- rozważenie utworzenia Wojewódzkiego Zarządu Transportu, tj. jednostki, o której mowa m.in. w Planie transportowym Małopolski, skupiającej kompetencje w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Małopolski, w tym koordynacji rynku przewozów i współpracy z innymi organizatorami z terenu Województwa;

Prezydent Miasta Krakowa

- utworzenie możliwie przy każdej stacji SKA1 bezpłatnych miejsc postojowych dla pasażerów dojeżdżających samochodami do kolei aglomeracyjnej, a także zaplanowanie i zorganizowanie parkingów „P&R” przy kluczowych stacjach SKA1 stanowiących główne węzły przesiadkowe na trasie tej linii;

Phoca PDF

- zapewnienie możliwości utworzenia miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1;
- bieżące monitorowanie realizacji planów i polityk miejskich w obszarze rozwoju transportu, by umożliwić ocenę stopnia ich realizacji i ewentualne korygowanie kierunków działań;

Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie

- zlokalizowanie przystanków KMK w bezpośredniej bliskości stacji SKA1, by umożliwić sprawne i dogodne przesiadki między transportem miejskim i kolejowym dla wszystkich pasażerów, w tym osób starszych, z większym bagażem czy z ograniczoną zdolnością poruszania się;
- zaplanowanie i wykonanie miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1;
- umożliwienie włączenia przewozów WST w Wieliczce do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach KMK oraz SKA1;

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka

- kontynuowanie działań zmierzających do włączenia przewozów WST do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach SKA1 oraz KMK;
- skoordynowanie rozkładów jazdy linii autobusowych WST, pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego, z rozkładami jazdy pociągów SKA1;
- utworzenie możliwie przy każdej stacji SKA1 bezpłatnych miejsc postojowych dla pasażerów dojeżdżających samochodem do kolei aglomeracyjnej;
- zorganizowanie miejsc parkingowych dla rowerów przy każdej stacji SKA1;
- dostosowanie parkingów zlokalizowanych przy węzłach przesiadkowych Wieliczka Park oraz Wieliczka Rynek-Kopalnia do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;

Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

- stosowanie na wszystkich stacjach SKA1 jednolitych i zgodnych z przepisami prawa rozwiązań technicznych, istotnych dla komfortu i bezpieczeństwa podróżnych;
- zapewnienie wyraźnego oznaczania nieczynnych elementów infrastruktury kolejowej, w szczególności peronów, oraz ich fizycznego zabezpieczania przed wejściem osób nieuprawnionych, dla zapobieżenia potencjalnym sytuacjom zagrożenia;
- zainstalowanie systemu monitoringu wizyjnego na wszystkich stacjach SKA1, by zapewnić podróżnym poczucie bezpieczeństwa w miejscach oczekiwania na pociąg;

Zarząd Kolei Małopolskich sp. z o.o.

- zapewnienie odpowiedniego standardu przewozu w ALD, kursujących na terenie Wieliczki, aby były one dostępne dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz wyposażone w niezbędną informację pasażerską;
- umożliwienie włączenia przewozów WST w Wieliczce do zintegrowanej taryfy obowiązującej w przewozach SKA1 oraz KMK;

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

- zainstalowanie przy wszystkich stacjach SKA1 biletomatów MKA, zlokalizowanych w miejscach bezpiecznych i dostępnych, również dla pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się.

Phoca PDF

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: środa, 10, luty 2021 11:20
Alicja Cisowska
Odsłony: 355

Źródło: NIK

Phoca PDF