PKE: stanowisko w sprawie metra w Krakowie

Utworzono: środa, 27, styczeń 2016 12:02



Zarząd Okręgu Małopolska Polskiego Klubu Ekologicznego przekazał wstępne uwagi związane z kolejnym pomysłem budowy metra w Krakowie.

Uwagi powstały w wyniku analizy całokształtu problematyki związanej z transportem zbiorowym w Krakowie. PKE od swojego powstania 36 lat temu wielokrotnie zabierał głos na temat budowy metra w Krakowie. Niezmiennie stanowisko to wynikało z analizy realiów dotyczących transportu zbiorowego i zawsze dotychczas było negatywne. Ogromne koszty budowy* i eksploatacji** metra przy obecnym zadłużeniu miasta są głównym powodem uznania, że Krakowa nie stać na to wielkie przedsięwzięcie.

Od 36 lat PKE zwraca uwagę na zagrożenia ekologiczne powodowane przez masową motoryzację w postaci emisji: spalin, hałasu, wibracji, zabierania zieleni i wolnej przestrzeni pod parkingi i drogi, rozcięcia więzi, zagrożenia wypadkowego. Z uwagi na te rozliczne zagrożenia zawsze domagaliśmy się ograniczania ruchu samochodowego i stworzenia alternatywy w postaci szybkiej komunikacji zbiorowej oraz podnoszenia standardów dla ruchu pieszego i budowy infrastruktury

Phoca PDF

rowerowej. Metro jako element systemu transportowego może być alternatywą dla masowej motoryzacji ale nie można zapominać o jego destrukcyjnej roli w dekoncentracji osadnictwa. Metro sprzyja rozrostowi miasta i wzmacnia rozproszenie zabudowy. Rozrost miasta jest zjawiskiem ekologicznie i ekonomicznie niekorzystnym, gdyż zwiększa transportochłonność, którą należy minimalizować w dążeniu do zrównoważonego rozwoju. Z tej racji PKE przez 36 lat sprzeciwiał się budowie metra.

Uzasadnieniem dla budowy metra jest konieczność przemieszczania wielkich potoków pasażerskich. Metro – przy długości pociągu 133 m, częstotliwości 1,5 minuty i napełnieniu 5 osób/m2 – jest w stanie przewieźć blisko 50 tys. pasażerów na godzinę w jedną stronę. Czy Kraków w dalszej perspektywie będzie generować tak duży potok pasażerski, który ewidentnie uzasadni budowę metra? Trasa pierwszej linii, zaproponowana w ostatnim czasie w Krakowie, jest potwierdzeniem, że nie można wykształcić jednego dominującego korytarza po wschodniej stronie miasta. Wydaje się to mało prawdopodobne, gdyż przeciętna częstotliwość kursowania środków transportu miejskiego to 5-10 minut, a generowany potok to 1800-3700 pasażerów na godzinę. Do przewiezienia tych pasażerów w zupełności wystarczy tramwaj. Metro przenosi skoncentrowane potoki pasażerskie, które jeszcze nie występują w Krakowie.

Koszty zarówno budowy, jak i eksploatacji metra wpłynęłyby generalnie na system transportowy Krakowa. W pewnych obszarach przyległych do linii metra nastąpiłaby poprawa obsługi komunikacyjnej, natomiast w innych, dalszych od przebiegu metra jej pogorszenie z uwagi na brak środków finansowych na utrzymanie dobrego standardu transportu pochłoniętych przez metro. Ze względów finansowych jednoczesna rozbudowa sieci tramwajowej oraz budowa metra nie są możliwe. Kraków nie może sobie pozwolić na rezygnację z dogęszczania sieci tramwajowej. Równocześnie obecna słabość niewykorzystanych możliwości nowoczesnego szybkiego tramwaju stymuluje niepotrzebną dyskusję o metrze. Co zatem robić, aby spełnić marzenia krakowian o „metrze”, rozumianym jako szybszy transport? Wielu krakowian zawiodło się na tzw. szybkim tramwaju. Stał się on przedmiotem kpin: „szybki, bo ma ładne szybki”. Ironizowano też: co za szybki, skoro w tunelu wybudowanym za miliony złotych spowalnia do 30 km/h, a na arteriach osiąga maksymalnie 50 km/h, podczas gdy obok śmigają samochody z prędkością 70 km/h. Tymczasem autentycznie szybki tramwaj o dużej częstotliwości kursowania, mający priorytet i pierwszeństwo w ruchu drogowym, nie ustępuje wiele metru, gdy policzy się czasy podróży od źródła do celu, łącznie z czasami oczekiwania i przesiadek.

Istnieje zatem konieczność rozbudowy i ulepszania sieci tramwajowej przez konsekwentne stosowanie uprzywilejowania tramwaju w sygnalizacji świetlnej i zachowanie rozsądnych lokalizacji przystanków. Wciąż tramwaje tracą zbyt wiele czasu na skrzyżowaniach zamiast uzyskiwać zielone światło w momencie zbliżania się do skrzyżowania. Należy zwiększyć prędkość jazdy tramwajów przez skrzyżowania z obecnych 10 km/h do co najmniej 20 km/h. Jeśli obecna konstrukcja rozjazdów na to nie pozwala, to należy przygotować program przebudowy tych rozjazdów. Ponadto należy zwiększyć absurdalne ograniczenie prędkości do 30 km/h

Phoca PDF

na 60 km/h w tunelu i na nowo wybudowanej estakadzie do 50 km/h. Podobnie, jeśli to obecnie nie jest możliwe z jakiegoś powodu, należy zastosować takie środki, aby stało się to możliwe. Budujmy kolejne linie autentycznie szybkiego tramwaju, a nie tylko z nazwy (i ograniczeniami do 30 km/h) – nie zapominając równocześnie o sprawnej, częstej i szybkiej sieci powiązań autobusowych.

Wykorzystajmy porośnięte chwastami tory niefunkcjonujących w Krakowie linii kolejowych, małej i dużej obwodnicy***, dającymi możliwość szybkiego przemieszczania na kierunku wschód – zachód: Mydlniki-Krowodrza-Olsza-Mogilska-Al.Pokoju-Płaszów-Bieżanów-Wieliczka. Sukces szybkiego powiązania kolejowego Wieliczki z Balicami wskazuje, że uruchamianie kolejnych linii kolejowych, wykorzystujących istniejącą, ale zmodernizowaną infrastrukturę, może znacząco poprawić obsługę komunikacyjną Krakowa. Obniżmy ceny biletów za korzystanie z komunikacji zbiorowej, aby zachęcić tych, którzy wybrali już samochód. Sukces w postaci szybkiego i konkurencyjnego wobec samochodu transportu zbiorowego to nie samo metro, lecz dobra sieć powiązań obejmujących całe miasto i aglomeracje o dużej częstotliwości i prędkości komunikacyjnej. Taki transport będzie ekologiczny, a równocześnie ograniczy zatruwanie miasta przez samochody!

Niniejsze uwagi należy traktować jako wstępne. Po zapoznaniu się z nowym opracowaniem na temat metra PKE zajmie ostateczne stanowisko.

* *Za 1 km linii metra można wybudować nawet 20 km linii tramwajowej*
** *Należy się liczyć ze znacznymi podwyżkami cen biletów*
*** *Takie rozwiązania były zapisane w planie miejscowym i polityce transportowej z 1993 roku.*

Źródło: Polski Klub Ekologiczny - Okręg Małopolska

Phoca PDF