Dobrze zaplanowane miasta i aglomeracje oznaczają mniejszy popyt na transport. To jest kluczowe, aby jak najwięcej celów codziennych podróży znajdowało się w dystansie pieszym – mówi ekspert Michał Beim.

Skończyła się budowa Pomorskiej Kolei Metropolitarnej, teraz trwają testy, a otwarcie zaplanowane jest na wrzesień. Jak Pan ocenia tę inwestycję?

Budowa PKM była bardzo ambitnym i ważnym wyzwaniem, pokazującym, że w Polsce da się stworzyć od początku nową inwestycję kolejową. W projekcie, jako że nie był realizowany przez Grupę PKP, można było zaproponować wiele innowacji, zwłaszcza w zakresie integracji z innymi rodzajami transportu publicznego. Myślę, że PKM będzie miała taką samą wagę dla innych samorządów jak Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny na lata 2002-2005, wyznaczy na wiele lat pewne trendy w polskich samorządach. Należy jednak pamiętać, aby nie osiadać na laurach. W przypadku rowerów wydaje się, że Gdańsk na koniec perspektywy finansowej UE 2014-2020 zostanie przegoniony przez Kraków. Istotnym zadaniem dla Pomorza będzie teraz mądre wpisanie PKM w kontekst kolei regionalnej, w tym w reaktywację linii do Kartuz, Czerska czy Bytowa. Dodam, że wadą projektu PKM były opóźnienia w przetargu na obsługę linii. To trzeba było zrobić rok temu, aby wyłoniony przewoźnik mógł się jak najlepiej przygotować. Tym bardziej że rok temu było wiadomo, że prace budowlane przebiegają zgodnie z harmonogramem.

[mc4wp_form id=”84″]

Czy Pan, jako naukowiec, może powiedzieć, jakie warunki muszą być spełnione, by linia kolejowa, zgodnie z założeniami, skłoniła ludzi do częstszego podróżowania tym środkiem lokomocji, rezygnacji z samochodu, a w konsekwencji przyczyniła się do rozładowania ruchu oraz poprawy jakości i komfortu transportu w mieście?

Najistotniejszym elementem w planowaniu systemów transportowych jest koordynacja infrastruktury z planowaniem przestrzennym. Transport publiczny powinien być tam, gdzie są pasażerowie. W przypadku kolei nie jest to łatwe, torów się nie przesunie, ale można dokonać realokacji stacji kolejowych. Równocześnie plany zagospodarowania przestrzennego gmin powinny kierować potencjał inwestycyjny na obszary w pobliżu torów. Druga sprawa to gwarancje jakościowe – kolej regionalna przyciąga pasażerów, gdy kursuje nie rzadziej niż co godzinę. Mimo że w Polsce wydaje się to być odległą przyszłością, jednak w pewnej okrojonej formie to działa, na przykład na głównych trasach do Warszawy czy do Poznania, i

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

spotyka się z uznaniem pasażerów. Poza tym ważne są oczywistości: czysty tabor, bezpieczne stacje, bike and ride oraz park and ride itd. Tu jednak nie ma problemów na Pomorzu. Zarówno samorządy, jak i kolejarze są do tego przekonani, a sytuacja, choćby dzięki zakupom taboru, stopniowo się poprawia.

[irp]

Źródło: Dziennik Bałtycki. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].