Kraków zgłosił w ministerstwie infrastruktury pomysł budowy I linii metra i zapytał resort, jakie są szanse na współfinansowanie inwestycji ze środków unijnych przewidzianych na lata 2014-20. Metro miałoby być przydatne w związku z organizacją zimowej olimpiady w 2022 r. Koszt budowy I linii metra (dł. 17 km) szacuje się na 9-11 mld zł.

Wg znanych mi zasad, aby budowa linii metra była opłacalna to w jej bezpośrednim zasięgu powinno mieszkać w odpowiednio dużym skupieniu pewna określona liczba ludzi. Opinie ekspertów się różnią, ale te liczby wyrażane są w milionach. Miasta dysponujące szybką kolejką podziemną to prawie bez wyjątku miasta co najmniej milionowe. Jestem natomiast pewien, że władze Krakowa poprzedziły swoje zgłoszenie odpowiednimi analizami. – przypomina w rozmowie z naszym portalem Jan Strumiłło, ekspert Instytutu Sobieskiego.

W opinii Strumiłły metro budzi w Polsce wielkie emocje. To jest swoista ikona nowoczesności.

– Wciąż żyje w nas kompleks, że nie jesteśmy wystarczająco nowoczesnym krajem. Wielu ludzi na hasło „budowa metra” reaguje pozytywnie, bo uważa, że jest to pewna oznaka podążania ku lepszemu, bardziej rozwiniętemu światu, zamiast zadać sobie pytanie czy metro jest nam naprawdę potrzebne i czy na pewno nas na nie stać. Zatem ma ono wielką wartość marketingową dla każdej władzy – mówi dalej Strumiłło. – Budowanie metra kojarzy się z wielką modernizacją.

[mc4wp_form id=”84″]

– Z drugiej strony, sens ekonomiczny budowy metra w warunkach polskich, przede wszystkim w położonej na piaszczystych gruntach Warszawie, należy oceniać bardzo ostrożnie – twierdzi ekspert Instytutu Sobieskiego. – Krytycy zwracają uwagę, że prawdopodobnie można było już za część pieniędzy, które np. przeznaczono dotąd na budowę drugiej linii metra, z podobnym skutkiem znacznie usprawnić istniejący system komunikacji naziemnej w stolicy. Przede wszystkim przyspieszyć ruch na kolejowej linii średnicowej. A także rozbudować inną infrastrukturę, np. tramwajową, która nadal pozostaje suboptymalnie wykorzystana.

[irp]

Jednak rzucając hasło: „budujemy metro” z pewnością osiąga się lepszy efekt marketingowy. Trzeba się zastanowić, czy lepszych realnych skutków nie

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

spowodowałoby wydanie nawet mniejszej kwoty pieniędzy na usprawnienie istniejącego systemu.

– Np. w kontekście zimowej olimpiady pierwszym przychodzącym na myśl posunięciem byłoby z pewnością polepszenie połączenia kolejowego Krakowa z Zakopanem – ocenia dalej Strumiłło. – Na razie przecież ten stosunkowo krótki odcinek pociągi pokonują mniej więcej w tym samym czasie, co trasę z Warszawy do Krakowa. Nie wspominając o tym, że na początek olimpijczykom i zwykłym obywatelom przydałby się porządny remont dworca w Zakopanem – kończy ekspert Instytutu Sobieskiego.

Źródło: Biznes Alert.

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