

Szybciej i wygodniej – o planach w transporcie

Gdy idea kolei metropolitalnych, ułatwiających dotarcie do dużych ośrodków miejskich, nie była jeszcze rozpowszechniona, pieniądze pochodzące z Funduszy norweskich i EOG (Europejskiego Obszaru Gospodarczego) już wspierały te inwestycje. Bez powstania odpowiedniej strategii rozwoju – często w postaci z pozoru mało ciekawych dokumentów – nie udało się osiągnąć efektów, z których korzystają dziś pasażerowie.

W listopadzie 2013 roku 24 wielkopolskie samorzady podpisały umowę na powstanie Master Planu dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). Liczący kilkaset stron dokument zawiera m.in. koncepcję zintegrowanego transportu publicznego, budowy węzłów przesiadkowych (na których zlokalizowane mają być parkingi typu Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride), plany zagospodarowania terenów wokół nich, projekty modernizacji dróg w kilkunastu gminach, inwentaryzacji i koncepcji rewitalizacji kilkudziesięciu stacji kolejowych. – Projekt wytyczał drogę do uruchomienia PKM, porządkował możliwe wspólne działania partnerów samorządowych miast i gmin, powiatów, województwa oraz partnerów kolejowych – podsumowuje Piotr Plewka ze Stowarzyszenia Metropolia Poznań. – Bez zacznym, jakim były środki z Funduszy norweskich i EOG na projekt Master Planu dla PKM, nie byłoby dzisiaj sukcesu w poprawie integralności obszaru metropolitalnego – dodaje.

Pociągi jeżdżą co 30 minut

Dotacje z Funduszy norweskich i EOG, pochodzące z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii, oraz ze środków krajowych wyniosły w tym wypadku ponad 1,6 mln zł, a cała inwestycja kosztowała nieco ponad 1,9 mln zł. Porozumienie o chęci przystąpienia do PKM przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, samorządów Poznania oraz okolicznych gmin i powiatów podpisali 11 grudnia 2017 roku. Kilka miesięcy później część z nich złożyła podpisy na finalnych umowach. 10 czerwca 2018 roku na tory wyjechały pierwsze pociągi finansowane w ramach PKM. Dziś kursują na liniach do Grodziska Wielkopolskiego, Jarocina, Nowego Tomyśla i Wągrowca,

Ponad

1,9 mln zł

kosztowała inwestycja Poznańskiej Kolei Metropolitalnej współfinansowana dotacjami z Funduszy norweskich i EOG



a częstotliwość przejazdów w godzinach szczytu to około 30 minut.

Z zapowiedzi biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań wynika, że zasięg PKM jeszcze się zwiększy. Do roku 2021 w jej ramach mają zostać uruchomione połączenia na trasach z Gniezna, Kościana, Rogoźna, Wronek i Wrześni. Na tej ostatniej trasie znajduje się m.in. Swarzędz, który przystąpił do PKM we wrześniu 2018 roku.

Strategia dla Pomorza i „kartuski bajpas”

Dokumentem, który także powstał dzięki środkom Funduszy norweskich i EOG, jest „INTIS. Integracja i Synergia. Strategia Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014–2030”. W prace włączyło się kilkadziesiąt gmin i powiatów. Jak informuje biuro Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, najważniejszym efektem realizacji projektu jest „Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030”, przyjęty uchwałą przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

W dokumentach strategicznych nie pominięto także takich kwestii, jak wsparcie przedsiębiorczości osób wykluczonych społecznie, wzmocnienie roli transportu szynowego (dalsza rozbudowa i zwiększenie przepustowości linii kolejowych w portach w Gdańsku i Gdyni) oraz skuteczny lobbying na rzecz rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. To ostatnie działanie

zaowocowało konkretną inwestycją, niezwykle istotną dla transportu pasażerskiego na Pomorzu – tzw. „kartuskim bajpasem”.

Z powodu prac modernizacyjnych na linii Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia istniało ryzyko, że niemal na całym odcinku od Gdańska Osowej do Kościerzyny ruch pociągów zostanie wstrzymany. Czas prac szacowano na dwa, może nawet trzy lata, co dla pasażerów oznaczałoby spore utrudnienia. Miłośnicy kolei rozpoczęli więc kampanię społeczną na rzecz przywrócenia do życia tzw. linii kokoszkowskiej (Gdańsk Kokoszek – Stara Piła – Kartuzy), a przedstawiciele samorządów podpisali w tej sprawie list intencyjny. Władze spółki PKP PLK w lipcu br. zadeklarowały rozpoczęcie modernizacji około 15 km trasy do Gdańska Kokoszek. Prace mają zakończyć się w 2020 roku. W tym czasie Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego weźmie na siebie odbudowę 1,5 km toru na odcinku PKM Gdańsk Kokoszek – Gdańsk Kiełpiniek.

Nie tylko kolej

W ramach programu „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego” dofinansowanie z Funduszy norweskich i EOG otrzymało w sumie 17 projektów. 1,9 mln zł przeznaczono na przygotowanie dokumentu mającego zintegrować i usystematyzować współpracę w obszarze transportu Torunia, Bydgoszczy i okolic. Pieniądze otrzymały też Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Pomorza Środkowego oraz gminy Kościerzyna, Turek, Czerwieńsk, Leszno, Skawina, Olkusz, Nysa i Dąbrowa Górnicza (wraz z sąsiednimi samorządami rewitalizowała obszar doliny rzek Przemszy i Brynicy). Gmina Ostróda otrzymała 2 mln zł na stworzenie „Ostródzko-Łławskiego Obszaru Funkcjonalnego”. W sumie w jednym tylko konkursie sfinansowanym z Funduszy norweskich i EOG wydano prawie 31 mln zł.