

Integracja – potrzeba, nie moda

MATEUSZ BABAK

Integracja jest w komunikacji modna. Zintegrowane są dziś, przynajmniej z nazwy, transport czy węzły przesiadkowe. Zintegrowane są inwestycje terytorialne, czyli narzędzie współpracy samorządów lokalnych w całym kraju, dzięki któremu one same decydują o podziale części środków unijnych, na przykład na transport publiczny. Decydują nie tylko o pieniądzach, ale i kształcie inwestycji.

Eksperci, odnosząc integrację do transportu, zwykle mają na myśli koordynację elementów systemu transportu zbiorowego. Chodzi o to, żeby pociągi, tramwaje i autobusy odjeżdżały z miejsc możliwie sobie bliskich, żeby godziny odjazdów w rozkładach umożliwiały sprawne przesiadki, a całość podróży odbywała się w jednym systemie opłat.

Za sensownym terminem powinna iść praktyka. W naszym regionie takie przykłady są, ale niekoniecznie w miejscach, gdzie integracja jest możliwa. Jednym z dobrych wzorów jest ostatnio Chorzów, gdzie kosztem części przestrzeni Rynku oszczędzono przesiadającym się pasażerom autobusów i tramwajów biegania po różnych jego okolicach.

Inne niezłe pomysły to przygotowywane centrum przesiadkowe w Gliwicach czy część Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych. Inwestycje na Zawodziu, Brynowie czy Ligocie spełnią (w różnym stopniu) funkcję integracyjną (przesiadki z samochodu/roweru/autobusu na tramwaj czy pociąg). Można jednak dyskutować o wygodzie poszczególnych rozwiązań.

W przypadku ulicy Sądowej nie bardzo wiadomo, co planowany tam węzeł miałby zintegrować. Problematiczne są nie tylko położenie na peryferiach centrum, znikoma liczba miejsc parkingowych czy też odległość

do najbliższych przystanków tramwajowych – rzędu 500 metrów. Najmniej chyba korzystny okazuje się czas dojścia do dworca kolejowego – około 8-10 minut (700 metrów i przejścia ze światłami przez trzy zatłoczone ulice).

Katowice powtarzają, że trzeba coś z autobusami w centrum zrobić oraz że część linii przejedzie i przez Sądową, i przez przystanek pod dworcem. Kwestią jednak zwykle nie jest: „co?” i „za ile?”, lecz „jak?”.

Szansa na dobrą integrację transportu w centrum Katowic znikła wraz

”

Integrowanie (w miarę możliwości) rozkładów różnych środków transportu to złożona sprawa, dla specjalistów. Bardziej „polityczne” jest integrowanie taryf, zmierzające do umożliwienia podróży – optymalnie – w jednym systemie opłat. Narzekanie w regionie na brak wspólnego biletu słychać od ćwierćwiecza; nie pomogła ŚKUP, nie wiadomo, czy pomoże utworzenie tzw. metropolii.

z przyjęciem założeń budowy centrum handlowego wraz dworcem kolejowym. Pozostały rozwiązania na małą skalę, z których szczególnie kibicuję

pomysłowi budowy wspólnych peronów tramwajowo-autobusowych pod wiaduktem nad ulicą św. Jana – przy okazji planowanej przebudowy linii kolejowej.

Ten dość niepozorny projekt rozwiązałby część problemów związanych z zupełnym dziś nieskomunikowaniem (dezintegracją) tramwajów i autobusów w centrum miasta. Aby działał, wymagałby skierowania w to miejsce linii korzystających dziś z ulicy Francuskiej. Inna sprawa, że jedyny w ostatnich latach przystanek autobusowo-tramwajowy w tej części miasta (o nazwie bodaj Konopnickiej Dworzec) zlikwidowano wraz z przebudową ulicy Kościuszki. Szkoda.

O tym, że warto poprawiać komfort pasażerów, oszczędzając im biegania między przystankami, przekonana jest na przykład Dąbrowa Górnicza. Koncepcja rozwoju tego miasta pod hasłem „Zielona mobilność” zakłada zmiany organizacji ruchu w centrum, między innymi wytyczenie buspasów i utworzenie wspólnych przystanków autobusowo-tramwajowych na ulicach Sobieskiego, Królowej Jadwigi czy Piłsudskiego.

Integrowanie (w miarę możliwości) rozkładów różnych środków transportu to złożona sprawa, dla specjalistów. Bardziej „polityczne” jest integrowanie taryf, zmierzające do umożliwienia podróży – optymalnie – w jednym systemie opłat. Narzekanie w regionie na brak wspólnego biletu słychać od ćwierćwiecza; nie pomogła ŚKUP, nie wiadomo, czy pomoże utworzenie tzw. metropolii.

Szkoda jednak, że zrezygnowano z (przypadkowego?) rozwiązania, które niektórym, zwykle okazjonalnym pasażerom, ułatwiałoby podróże bez gotówki i papierowych biletów. Do niedawna KZK GOP i Koleje Śląskie korzystały z usług tego samego operatora płatności komórkowych za przejazdy (w przypadku KŚ można było tak kupować bilety liniowe). Na początku września kolejowy przewoźnik rozwiązał z nim umowę – bez podania pasażerom przyczyn. Integracja? Nie bardzo. ■

Mateusz Babak | Dziennikarz
Polskiej Agencji Prasowej

