



W NUMERZE

Temat Numeru:
NIEMOTORYZOWANI

FUNDUSZE

**Spółeczny Rzecznik
Niemotoryzowanych**
– pierwszy rok sukcesów
- str. 1

NPR 2007-13
– koniec kolei w Polsce?
- str. 2

NIEMOTORYZOWANI

Strefy Tempo 30
- str. 4
Pieszy na celowniku
- str. 7

KOLEJ

0 szybkiej kolei
Wrocław - Warszawa
– bez emocji
- str. 10

0 wspólny bilet
- str. 10

Nierentowne pociągi
– kolejny krok do zawieszeń
czy okazja do dyskusji
o ekonomice kolei?
- str. 14

TRANSPORT PUBLICZNY

**Zielone tory,
czyli tramwajowe
inwestycje unijne
w Warszawie i Krakowie**
- str. 12

Kraków korzysta z szansy
- str. 12

ROWERY

Wieści z Radia Erewań
- str. 15

Rowerem po Grazu
- str. 15

Z ostatniej chwili RUSZĄ SZYNOBUSY OD UNII

Komitet Sterujący SPOT zaakceptował wnioski 6 samorządów na dofinansowanie zakupu łącznie 29 autobusów szynowych. Szynobusy od Unii dostaną: Dolnośląskie i Wielkopolskie - po 8 szt., Kujawsko-Pomorskie - 5 szt., Lubuskie - 4 szt., Warmińsko-Mazurskie i Podlaskie - po 2 szt. Informacja ta bardzo nas cieszy, gdyż sami informowaliśmy o możliwości składania wniosków do SPOT wspomniane samorzady, a województwo Dolnośląskie konsultowało z nami własny wniosek.



Szynobus ZNTK Poznań podczas akcji "Szynobusy dla gmin" w 2003 roku

Wojciech Szymalski

Spółeczny Rzecznik Niemotoryzowanych – pierwszy rok sukcesów

W czerwcu 2004 roku rozpoczął działalność Spółeczny Rzecznik Niemotoryzowanych. Rzecznikiem jest Krzysztof Rytel, z wykształcenia architekt, z powołania wieloletni aktywista pozarządowy. W pierwszym numerze Zielonego Światła pisaliśmy o założeniach projektu. Teraz podsumowujemy pierwszy rok działalności Spółecznego Rzecznika Niemotoryzowanych. Rok pełen owocnych doświadczeń i cennych sukcesów.
ciąg dalszy na str. 5

Działania Rzecznika w statystyce (okres I. VI 2004 - 31. V 2005)

Liczba podjętych interwencji - 49

w tym:

– interwencje pogłębione - 14
– interwencje zwykłe - 35

tematyka:

– transport publiczny - 13
– kolej regionalna - 7
– transport miejski - 13
– piesi - 16
– rowerzyści - 8
– inne - 5

Działania

– udział w spotkaniach publicznych, debatach, posiedzeniach rad i komisji samorządowych - 28

– bezpośrednie rozmowy z urzędnikami - 9
– relacje z działalnością w mediach - 61

Rezultaty

– interwencje zakończone sukcesem - 18 (36%)

Największe sukcesy

– Umożliwienie przewożenia rowerów w komunikacji miejskiej - zadarmo
– Stałe konsultowanie projektów inwestycji drogowych
– udział w naradach technicznych Zarządu Dróg Miejskich
– Utworzenie pasa autobusowego w ulicy Modlińskiej
– Utworzenie nowej linii autobusowej - 511
– Przedłużenie linii nocnej - 608
– Zmiana polityki kolejowej na Mazowszu na rzecz ratowania lokalnych linii kolejowych i zakupu szynobusów
– Przywrócenie pociągów na liniach kolejowych: Wszawa Gdańska-Legionowo, Ostrołęka-Thuszcz, Tomaszów Maz.-Opoczno

NPR 2007-13 – koniec kolei w Polsce?

Od pierwszego numeru „Zielonego Światła” wiele uwagi poświęciliśmy funduszom europejskim na transport, a ściślej ich podziałowi między transport kolejowy i drogowy. Pisaliśmy, że w Funduszu Spójności i SPO – Transport podział ten kształtuje się w relacji 40% - 60%, natomiast ze ZPORR możliwość finansowania projektów kolejowych została wykreślona. Później alarmowaliśmy, że w planach NPR na lata 2007-13 zapisano podział w stosunku 25% – 75%, a Polska będzie przeznaczać na inwestycje kolejowe najmniejszą część swego budżetu transportowego ze wszystkich krajów Unii. Dziś wygląda na to, że będzie jeszcze gorzej.

W wyniku tzw. konsultacji społecznych NPR do Planu dopisano kilka całkowicie nieefektywnych ekonomicznie inwestycji. W pierwszej kolejności rząd postanowił zmienić cele w zakresie budowy autostrad: do 2013 r. ma być gotowe nie 80%, ale 100% planowanej sieci. Więc autostrady A2 i A4 zostaną dociągnięte aż do wschodniej granicy, mimo iż specjaliści mówili, że A2 na wschód od Warszawy i A4 na wschód od Tarnowa powinny powstać za kilkanaście lat. Obecny i prognozowany ruch w tych kierunkach nie uzasadnia ich budowy. Podobnie ministerialni urzędnicy nieoficjalnie przyznają, że budowa drogi ekspresowej Białystok – Lublin – Rzeszów nie ma uzasadnienia w występujących tam potokach ruchu. Inwestycję jednak dopisano jako spełnienie postulatów tamtejszych samorządowców. W wyniku presji samorządów i do inwestycji kolejowych dopisano nowy projekt – kolej wysokiej prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław, o której szerzej piszmy na str. 10 - 11.

Zatem tzw. konsultacje społeczne przerodziły się w forum populizmu i nacisków na Warszawę w celu dopisania inwestycji i pieniędzy dla swojego regionu. Doskonale znamy to z czasów realnego socjalizmu i centralnego planowania. Tak jak i wtedy wykorzystywane są nieformalne wpływy i osobiste kontakty w centrali. Świadczy o tym choćby to, że zwykły obywatel, czy przedstawiciel organizacji społecznej, który przyszedł na spotkanie konsultacyjne, mógł najwyżej wysłuchać komunałów premiera. Nie miał możliwości przebic się ze swoim stanowiskiem do mediów, czy choćby uzyskania od decydentów odpowiedzi na swoje pytanie, bowiem z reguły nie doczekiwali oni do dyskusji. Profesor Hausner potrafił przedstawiciela prestiżowej organizacji proekologicznej wyzwać od fanatyków, po czym szybko opuścić salę. Z jednej strony ciągle ta sama arogancja władzy, z drugiej ciągle ten sam brak opierania się na analizach ekonomicznych. Nie jest istotne co się zgłasza, ważne kto zgłasza. Jeśli to wpływowi „towarzysze” to natychmiast spełnia się jego postulat, bez przeprowadzenia jakichkolwiek kalkulacji. Chyba nie tak powinny wyglądać konsultacje społeczne? Obecna lista inwestycji kolejowych została przedstawiona w ramce obok.

Powyższy zestaw nie byłby może najgorszy – umożliwia powstanie sieci łączącej największe ośrodki kraju (choć jednak dużo skromniejszej niż sieć autostrad i dróg ekspresowych), gdyby nie jeden szczegół. Całkowity koszt zaproponowanych inwestycji wynosi 10 424 mln EUR. Tymczasem w NPR na Program Operacyjny przeznaczono jedynie 5 833 mln EUR, czyli prawie dwukrotnie mniej. Lista, jest więc listą pobożnych życzeń, z której uda się zrealizować najwyżej połowę zamierzeń.

Ale okazuje się, że jest jeszcze gorzej. W kwietniu br. podczas konsultacji NPR na Mazowszu, dyrektor Pasek z Ministerstwa Infrastruktury zapewniał, że faktyczny podział środków między kolej i drogi będzie nieco inny, gdyż z Programu Operacyjnego Drogi będą finansowane także inne gałęzie transportu poza kolejną: transport morski i lotniczy. Lecz w najnowszym projekcie NPR, Program Operacyjny Kolej został zastąpiony Programem Operacyjnym Konkurencyjność Transportu, do którego wpisano zadania z zakresu lotnictwa, żegluga

morskiej i śródlądowej – bez zwiększania środków. Tak więc, na kolej będzie jeszcze mniej, niż 5 833 mln EUR. Czy na konsultacjach świadomie skłamano, czy też później zmieniły się pierwotne założenia?

A może jest tak, że dobry Hausner i Belka szczerze rozdają Inflanty, a przyszyły zły rząd będzie musiał sprowadzać na ziemię wykreslając inwestycje ze zbyt długiej w stosunku do środków listy?

Tak, czy inaczej, osławiamy się z myślą, że za kilka lat z kolei w Polsce pozostanie jakiś marny karzełek. Znowu pseudoliberalni mądrale będą wypisywać, że kolej jest niekonkurencyjna, przestarzała i że nowoczesność to dobre drogi. Jak można być konkurencyjnym otrzymując wielokrotnie niższą pomoc publiczną? Z analizy NPR wynika, że taka jest polityka rządu, a autorzy projektu podjęli decyzję o postawieniu na transport drogowy.

Co ciekawe, decyzja ta nigdzie nie jest napisana wprost. Dlaczego? Pewnie dlatego, że jest sprzeczna z polityką Unii Europejskiej, gdzie przekonano się, że „postawienie na drogi” kilkadziesiąt lat temu było błędem. Dziś widać, że budowa nowych dróg nie zmniejsza korków na istniejących, a koszty społeczne i środowiskowe są ogromne. Koszty te, zwane zewnętrznymi – czyli nie ponoszonymi przez użytkowników transportu, są przedmiotem naukowych analiz. W jednej z nich koszty zewnętrzne transportu za 2000 rok wyceniono na 12,6 mld euro rocznie, z czego aż 90% (11,7 mld euro) powoduje transport drogowy (1). Dlatego stare kraje Unii obecnie inwestują przede wszystkim w kolej. Jasna jest też polityka unijna zawarta w Białej Księdze. Pisz się o przestawianiu transportu na kolej i inne mniej szkodliwe dla środowiska formy transportu. Co więcej, projekt NPRu w obecnej formie jest sprzeczny z zapisami Traktatu Akcesyjnego mówiącymi o podziale środków między kolej i drogi w proporcji 40% - 60%. Czy ktoś się o to upomni?

Jak uzasadnia się tak ważną decyzję? O zgrozo tym, że w Polsce transport drogowy powoduje bardzo duże koszty wypadków i zniszczenia środowiska. I właśnie budując „bezpieczne” autostrady

Zadania do realizacji przy współfinansowaniu ze środków Funduszu Spójności:

I. E 20 (Rzepin – Terespol)	1 709 mln EUR
II. E 65 (Gdynia – Zebrydowice/Zwardoń)	2 292 mln EUR
III. E 59 (Szczecin – Poznań oraz Rawicz – Poznań)	1 470 mln EUR
IV. E 30 (Opole – Mysłowice)	375 mln EUR
V. E 30/CE 30 (Mysłowice – Kraków Podłęże i Kraków Mydliniki – Kraków – Kraków Podłęże)	375 mln EUR
VI. CE 59 (Rzepin – Wrocław)	650 mln EUR
VII. E 75 „Rail Baltica” (Warszawa – Sokółka) – I etap	380 mln EUR
VIII. Linia dużych prędkości Warszawa – Wrocław – I etap	1 700 mln EUR
IX. Poprawa stanu infrastruktury kolejowej	350 mln EUR
RAZEM	9 301 mln EUR

Projekty przewidywane do współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego:

I. Linia Warszawa – Łódź – II etap	303 mln EUR
II. Linia Warszawa – Radom – Kielce	520 mln EUR
III. Linia Psary – Kraków	300 mln EUR
RAZEM	1 123 mln EUR

osiągniemy zmniejszenie tych kosztów. To nonsens. Być może poruszanie się autostradą jest bezpieczniejsze niż drogą przez wioski, ale połowa wypadków ma miejsce w miastach, po których przecież nie jeździ się autostradami. W krajach zachodnich wypadków jest dużo mniej nie z powodu autostrad, lecz ograniczenia prędkości do 30 km/h na 70 – 80% ulic w miastach (o strefach tempo 30 czytaj na stronie 4 ...), a na pozostałych do 50 km/h. Kierowcy nie tylko przestrzegają tych ograniczeń, ale ustępują pieszym i rowerzystom, zapinają pasy i nie jeżdżą po pijanemu. Więcej autostrad, a gorsza kolej, to więcej samochodów, ruchu drogowego, spalin i wypadków. Argument, że autostrady rozładują korki w miastach jest skrajną niedorzecznością. Autostrada, nawet przechodząc przez miasto umożliwia alternatywny, wygodny przejazd na jednym kierunku niewielkiej grupie mieszkańców. Jednak liczba nowych samochodów zakupiona w tym mieście, aby móc nią podróżować spowoduje dodatkowy ruch i niewygodne korki. Jednoznacznie potwierdzają to badania brytyjskie (2).

Koronnym argumentem rządu jest, że nowe drogi powodują wzrost gospodarczy i przyciągają inwestycje. Także wpływ inwestycji drogowych na rozwój gospodarczy był wielokrotnie przedmiotem badań naukowych. Żadne z nich jednoznacznie nie stwierdziło takiego związku. W 2001 roku Europejska Konferencja Ministrów Transportu (3) oficjalnie stwierdziła, że nie udowodniono do tej pory jakiegokolwiek związku między budową nowych dróg, a rozwojem gospodarczym i najczęściej wpływ ten jest przeceniany.

Jednak naprawdę główną przyczyną rządowych decyzji jest przekonanie, że autostrady muszą być, bo tak jest na zachodzie. Czyli ideologia zamiast rozumu. Podobnie uważał Kwame Nkrumah – wódz Ghany, który w tym pięknym, lecz ubogim kraju już w latach 60. wybudował autostradę – bo widział takie w Zjednoczonym Królestwie, będąc studentem. Dziś tą autostradą przejeżdża jeden samochód na 5–10 minut. Nasi decydenci niestety mają mentalność afrykańskiego przywódcy. Zachwycili się zachodnimi autostradami, znanymi z wakacyjnych wyjazdów. Nie wiedzą, że teraz buduje się już co innego. Zachodnimi kolejami się nie zachwycili, bo nimi nie jeździli - nie stać ich na bilet.

Wracając do przedstawionej listy inwestycji kolejowych, dobrze, że znikła z niej szybka kolej do Białegostoku, co postulowaliśmy. Mimo, że Rail Baltica jest na liście priorytetowych inwestycji transportowych Unii (obok linii Gdynia – Zebrzydowice), to jednak dla ruchu krajowego nie ma ona dużego znaczenia. Białystok jest dopiero jedenastym pod względem liczby mieszkańców miastem Polski. Popyt międzynarodowy też jest raczej niewielki. W wakacje(!), InterCity zastąpiło jedyne połączenie kolejowe na Litwę autobusem, w którym mieszczą się wszyscy chętni. W planie do 2013 przewidziano 380 mln EUR na I etap modernizacji Rail Baltiki. Te pieniądze powinny zapewnić modernizację odcinka od Warszawy do np. Tuszcz, gdzie stan torów ogranicza prędkość do 70 km/h lub miejscowo 50 km/h. Po tym odcinku jeździ kolej najwięcej pasażerów w aglomeracji warszawskiej. Za Tuszcem stan torów jest dobry, obowiązują prędkości 100 - 120 km/h. Wydawanie setek milionów euro na podniesienie tej prędkości do 160 km/h byłoby nieefektywne. Tak właśnie rząd reprezentujący w pierwszej kolejności polski interes, powinien postępować w przypadku priorytetów unijnych, które nie do końca pokrywają się z krajowymi – realizować je, ale maksymalnie opieszale. Wielokrotnie okazywało się, że Polska nie licząc się z kosztami spełnia swoje obowiązki, a inne kraje potrafią się wymigać. Tak jest choćby z linią kolejową Legnica – Zgorzelec, która ma niewielkie znaczenie w Polsce. Jej modernizacja jest zaawansowana, natomiast strona niemiecka ogłosiła, że odsuwa modernizację swojej części.

Szkoda, że podobnej taktyki, jak w przypadku Rail Baltiki nie zastosowano, np. dla linii do Zgorzelca czy linii E-20 od Warszawy do Terespol, którą nie jeździł żaden pociąg kwalifikowany. Zauważmy, że na prace przy E-20 przewidziano jeszcze aż 1,7 mld EUR, a przecież tę linię już prawie w całości zmodernizowano. Pozostały tylko niektóre stacje węzłowe, których modernizacja nie może przynieść skrócenia czasu przejazdu. Czy naprawdę na polskich kolejach nie ma już nic do zrobienia? A może jest tak, że zapłacono za odbudowę jednego z dworców kolejowych, lecz został jedynie odmalowany lub zapłacono za wymianę starych torów, ale faktycznie zamontowano nie zupełnie nowe, więc teraz wszystko trzeba zrobić jeszcze raz?

CZT kwestionuje potrzebę dalszych prac nad linią E-20, bo jest ona modernizowana od 10 lat i jest to obecnie jedna, z trzech linii w kraju w najlepszym stanie. Czas zająć się tymi, które pozostają w stanie najgorszym.



Pozytywnie oceniamy wpisanie do NPR odcinka E-30 Opole – Kraków, czego się domagaliśmy. Jest to prawdopodobnie zarówno najbardziej obciążony ruchem, jak i zniszczony fragment linii magistralnej w kraju. Warto rozważyć modernizację linii E-30 dalej, do Tarnowa i Rzeszowa. Pozytywnie także oceniamy planowaną modernizację linii Psary – Kraków – odgałęzienia CMK, na której obowiązują ograniczenia do 50 km/h. Jej wyremontowanie znacznie skróci czas przejazdu na trasie Warszawa – Kraków, niż dostosowanie CMK do prędkości 200 km/h.

Pozytywna jest też spora liczba inwestycji w południowo – zachodniej

Polsce. Występują tam największe przewozy towarowe w kraju i znaczne przewozy pasażerskie. Modernizacja obu linii do Szczecina – przez Rzepin i przez Poznań jest bardzo potrzebna. Dobrą inwestycją jest modernizacja linii E-65 Gdynia – Zebrzydowice. Warto porównać jej koszt z projektem szybkiej kolei Warszawa – Wrocław. Ciekawe, że cenę modernizacji kilometra E-65 na odcinku Warszawa – Gdynia oblicza się na tylko 4 mln EUR/km, podczas gdy modernizacja linii E-59 Wrocław – Poznań ma kosztować 4,6 mln EUR za km, mimo, że na E-59 planuje się prędkość 160 km/h, a na E-65 w przeważającej części 200 km/h, co oznacza konieczność przebudowy wszystkich przejazdów na bezkolizyjne (7 razy więcej wiaduktów na 100 km niż na E-59).

Następnym dobrym pomysłem jest zarezerwowanie środków na poprawę stanu infrastruktury kolejowej w Polsce, czyli likwidowanie punktowych ograniczeń prędkości. Tylko, że na ten cel powinno się przeznaczyć znacznie więcej funduszy. Naszym zdaniem, przy skromnych środkach na kolej powinno się ograniczyć pełne modernizacje, w których większość środków pochłania sterowanie, interoperacyjność, przejazdy, które nie wpływają na skrócenie czasu podróży. Lepiej te środki przeznaczyć na prostą wymianę torów, która jest odczuwalna dla użytkownika. Na pewno nie ma sensu modernizować odcinka Radom – Kielce do prędkości 160 km/h z zapewnieniem interoperacyjności, skoro nie jeżdżą po nim pociągi kwalifikowane.

Reasumując proponujemy następujące zmiany:

1. Wykreślenie linii E-20 (-1709 mln EUR) oraz linii E-26 Warszawa – Wrocław (-1700 mln EUR)
2. Dodanie linii E-30 Kraków – Tarnów (+600 mln EUR) oraz linii Opole – Włoszczowa (+640 mln EUR)
3. Skrócenie odcinka Warszawa – Kielce do Radomia i być może dodanie w zamian odcinka Warszawa – Dęblin (bez zmian)
4. Zwiększenie środków na poprawę infrastruktury kolejowej do 1 mld EUR (+650 mln EUR)
5. Zapewnienie finansowania dla wszystkich projektów z uaktualnionej listy – łącznie 8 905 mln EUR

Odrębną sprawą jest zadbanie o to, żeby z Regionalnych Programów Operacyjnych były dostępne środki na linie kolejowe znaczenia regionalnego i lokalnego. Pamiętamy, że w obecnym ZPORR z priorytetu infrastruktura transportowa można finansować jedynie drogi, bo koleje w pewnym momencie zostały wykreślone. Ważne, aby tak się nie stało i tym razem. Środki takie powinny być „marchewką” zachęcającą samorządy do przyjmowania linii kolejowych od PKP.

- (1) – Raport Rynku Kolejowego, Zewnętrzne koszty transportu, Rynek Kolejowy nr 2/2004
- (2) The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, May 1994, London HMSO
- (3) ECMT, Assessing the benefits of transport, 2001

Strefy Tempo 30

Wprowadzenie ograniczenia prędkości na większości sieci ulicznej miasta gwarantuje poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, a szczególnie niezmotoryzowanych. Wprowadzenie TEMPA 30 pozwala także na rezygnację z budowy niektórych ścieżek rowerowych. Niniejszy artykuł prezentuje sposób podejścia przyjęty w wielu krajach. Warto, aby władze polskich miast podążyły tą drogą i wprowadzając TEMPO 30 stworzyły szansę do promowania bezpiecznego ruchu drogowego.

TEMPO 30, czyli ograniczenie prędkości do 30 km/h w obszarach zurbanizowanych zaczęto masowo wprowadzać w Europie Zachodniej w latach 80. Także w polskich miastach, szczególnie w Krakowie, powstały ciągi uliczne z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

Przez ostatnie 15 lat przeprowadzono w Niemczech wiele badań. W ich wyniku rekomenduje się do realizacji wielkoobszarowe ograniczenia prędkości do 30 km/h. Więcej, z wyników tych badań wynika konieczność generalnego ograniczenia prędkości w miastach do 30 km/h z wyjątkiem głównych ulic, na których prędkość nie powinna przekraczać 40 - 50 km/h. Ograniczenie prędkości na większych obszarach ma za zadanie: ograniczyć ilość wypadków, poprawić warunki zamieszkania (ograniczenie hałasu i spalin), uniemożliwić przemieszczanie się ruchu tranzytowego na obszary mieszkaniowe w przypadku korków na głównych ulicach, stworzyć lepsze warunki dla najsłabszych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów). Działania te przybrały formę stref szybkości ograniczonej do 30 km/h (30 km zone). Ta właśnie szybkość uznana została za optymalny kompromis między wymogami bezpieczeństwa ruchu a hałasem i zanieczyszczeniem powietrza przez samochody. Ograniczenie prędkości do 30 km/h odnosi się do wszystkich ulic zawartych w obszarze danej strefy, z wyjątkiem ulic głównych, które oznakowane są wówczas odrębnie. Do 1994 roku wyznaczono w Stuttgarcie 239 takich stref, pokrywając nimi niemal wszystkie obszary mieszkaniowe. Z istniejących w tym mieście około 1400 km ulic, aż 65% ich długości zostało włączonych do strefy 30 km/h.

W 1992 roku rozpoczęto dwuletnie badania wprowadzonego w Grazu (Austria) TEMPA 30. Władze miasta podzieliły sieć uliczną na dwie kategorie. Na głównych ulicach dopuszczono maksymalną prędkość 50 km/h a na pozostałych ulicach wprowadzono 30 km/h. Oznacza to w przypadku Grazu, że 23% sieci ulicznej stanowią ulice z TEMPEM 50 przejmujących 75% ruchu a pozostałe 77% ulic zostało włączonych do strefy 30 km/h. W wyniku badań stwierdzono wiele pozytywnych efektów uzasadniających pozostawienie TEMPA 30 na zawsze. Zdecydowanie poprawiło się bezpieczeństwo ruchu dzięki niewielkiemu zróżnicowaniu prędkości przy poprawie warunków ruchu wszystkich użytkowników ulic. Liczba wypadków w skali całego miasta zmniejszyła się o 18% a w strefach TEMPO 30 jeszcze więcej. Zdecydowanie obniżył się poziom hałasu, gdyż przy 30 km/h hałas nie jest tak dokuczliwy jak w przypadku większych prędkości. W strefach TEMPO 30 nastąpił zdecydowany spadek skażenia powietrza tlenkami azotu.

Analizy belgijskie pokazują, że 45% wszystkich pieszych potrąconych przez samochody jadące z prędkością 50 km/h umiera. Tymczasem tylko 5% pieszych umiera potrąconych przez samochody jadące z prędkością 30 km/h. Po wprowadzeniu ograniczenia prędkości z 50 km/h do 30 km/h liczba wypadków spada o około 20%. Liczba poważnych wypadków spada jeszcze bardziej. W Munster np. po wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 30 km/h liczba wypadków z poważnym uszkodzeniem ciała spadła o 72%. Tylko 10% ograniczenie prędkości powoduje spadek wypadków śmiertelnych o 30%. W Heidelbergu po wprowadzeniu ograniczenia prędkości z 40 km/h do 30 km/h liczba wypadków spadła o 31% a liczba poszkodowanych o 44%. W Hamburgu w 263 strefach z TEMPEM 30 liczba wypadków obniżyła się o 23%.

Wolniejsze przemieszczanie się samochodem jest związane z mniejszym zapotrzebowaniem na przestrzeń w celu zareagowania na zdarzenia drogowe wymagające hamowania. Przy prędkości 50 km/h samochód potrzebuje blisko 28 m do zatrzymania pojazdu a przy 30 km/h tylko 13 m.

Typowym zachowaniem małych dzieci jest wybieganie na ulicę około 15 m przed nadjeżdżającym samochodem. Przy 50 km/h kierowca nie ma szans uniknięcia potrącenia dziecka ale przy 30 km/h samochód zatrzyma się przed dzieckiem. Następną grupą społeczną, która najbardziej zyskuje na ograniczeniach prędkości są ludzie starsi i niepełnosprawni. W ciągu roku 7850 ludzi powyżej 65 roku życia w krajach UE traci życie w wyniku potrącenia przez samochody. Kolejną grupą zyskującą na mniejszej szybkości w miastach są rowerzyści. Wszystkie korzystne efekty ograniczenia prędkości do 30 km/h dla pieszych dotyczą także rowerzystów. Mniejsza prędkość samochodów oznacza prędkość bardziej zbliżoną do prędkości rowerzystów a przez to rowerzyści mogą czuć się bardziej bezpiecznie. Nie trzeba wówczas zabiegać o budowę zbyt rozległych sieci dróg rowerowych, gdyż ulice z ograniczoną do 30 km/h prędkością stanowią bezpieczną propozycję dla rowerzystów.

Ograniczenie prędkości do 30 km/h powoduje znaczące zmniejszenie hałasu w obszarze miejskim, redukując poziom hałasu o 3 decybele. 5 samochodów jadących z prędkością 50 km/h powoduje taki sam hałas jak 10 samochodów jadących z prędkością 30 km/h. Dzięki ograniczeniu prędkości możliwa staje się rozmowa na ulicy i w mieszkaniu przy otwartym oknie. Tym samym zapewnia się mieszkańcom możliwość spokojnego wypoczynku i snu.

Samochody emitują mniej skażeń przy prędkości 30 km/h niż przy 50 km/h, gdyż poruszają się bardziej płynnie, występuje mniej korków i zatrzymań. Ograniczenie emisji tlenków azotu jako prekursora ozonu jest szczególnie istotne. Badania wykazały, że ograniczenie prędkości z 50 do 30 km/h ogranicza emisję o około:

- 15% w przypadku dwutlenku węgla co równoznaczne jest z ograniczeniem zużycia paliwa;
- 40% w przypadku tlenków azotu;
- 45% w przypadku tlenku węgla.

Doświadczenia zachodnioeuropejskie pokazały, że tylko ograniczenie prędkości do 30 km/h w całym obszarze miejskim jest w stanie wyeliminować problemy jakie powoduje ruch samochodowy. TEMPO 30 odbierane jest przez wielu kierowców jako szykana, tymczasem średnia prędkość ruchu drogowego w miastach nie przekracza 30 km/h. W miastach ruch samochodowy najbardziej płynnie odbywa się przy prędkości 20 - 30 km/h. Wynika to z faktu, że przy niższych prędkościach odstęp między samochodami są mniejsze. Zyskuje się także na przestrzeni, gdyż mniej potrzebują jej samochody. Ta dodatkowo uzyskana dzięki redukcji prędkości przestrzeń może być wykorzystana na inne cele np. dla pieszych, rowerzystów, komunikacji zbiorowej, zieleni pochłaniającej emitowany przez samochody dwutlenek węgla. Niższe prędkości umożliwiają także płynne włączanie się do ruchu z bocznych ulic.

Badania dostosowania się ruchu do prędkości 30 km/h na dużej sieci ulicznej przeprowadzono w Szwajcarii i stwierdzono lepsze wykorzystanie sieci ulicznej niż w przypadku wyższych prędkości. Stwierdzono także, że przy 30 km/h sieć uliczna przepuściła więcej samochodów niż przy wyższych prędkościach. Dla specjalistów Inżynierii Ruchu wyedukowanych na amerykańskim HCM może to być szokujące, gdyż wg HCM przepustowość dróg jest osiągana przy prędkości 50 km/h. Dopiero szwajcarski eksperyment udowodnił, że przy 30 km/h najwięcej osób może skorzystać z samochodu w krótszym czasie podróży dla wszystkich. Eksperci szwajcarscy ocenili coroczne oszczędności z tytułu mniejszej liczby poszkodowanych dzięki wprowadzeniu TEMPA 30 na 180-200 milionów franków szwajcarskich.

(Artykuł jest fragmentem Koncepcji dróg rowerowych dla dzielnicy Ursus w Warszawie opracowanej przez Centrum Zrównoważonego Transportu pod kierownictwem Aleksandra Buczyńskiego)

dokończenie ze str. 1

Spółeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych – pierwszy rok sukcesów

Generalnym celem projektu jest poprawa sposobu traktowania niezmotoryzowanych podczas organizacji i eksploatacji systemów i obiektów transportowych oraz ich dostosowanie do potrzeb niezmotoryzowanych. Był on realizowany w ramach dwóch podprojektów. W podprojekcie lokalnym w Warszawie podejmowano interwencje na wniosek mieszkańców miasta lub z własnej inicjatywy dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu lub sytuacji drogowej pieszych i rowerzystów oraz funkcjonowania komunikacji zbiorowej. W podprojekcie ogólnopolskim interweniowano w sprawie komunikacji kolejowej, poprawy uregulowań prawnych dotyczących ruchu drogowego i infrastruktury drogowej. Głównymi odbiorcami projektu są piesi i rowerzyści oraz pasażerowie komunikacji zbiorowej.

Dlaczego taki projekt?

Niezmotoryzowanym, jako słabszym uczestnikom ruchu, w sytuacjach konfliktowych specjaliści przyznają szczególne traktowanie i prawa. Tymczasem, w Polsce praktyka jest całkowicie odmienna. Środowisko człowieka, jest w wielu wypadkach kształtowane jako całkowicie podporządkowane potrzebom kierowców, kosztem niezmotoryzowanych. Problem ten, przejawia się w następujących dziedzinach życia, na które Rzecznik wpływa w swoich działaniach

- A. Projektowanie, organizacja i eksploatacja infrastruktury transportowej i przestrzeni miejskiej
- B. Pogarszanie się jakości i dostępności komunikacji publicznej.
- C. Niespójne i sprzeczne z prawem międzynarodowym akty prawne



Akcja protestacyjna zorganizowana 3 grudnia 2004 na Dworcu Gdańskim przez Rzecznika Niezmotoryzowanych przeciwko likwidacji pociągów min. na liniach Warszawa-Legionowo, Tuszcz-Ostrołęka w rozkładzie jazdy na lata 2005/2006 (AB)

Przykłady działań

W pierwszym roku osiągnięto znaczące sukcesy. Zdradzając niektóre tajniki działania opisujemy kilka ciekawszych, interwencji.

Taryfa i regulamin ZTM

*interwencja pogłębiona
transport miejski*

W styczniu 2004 projekty nowych uchwał w sprawie regulaminu i taryfy opłat w komunikacji publicznej wpłynęły do Rady Warszawy. Przewidywały one niekorzystne zmiany dla pasażerów m.in. likwidację możliwości przewożenia rowerów metrem oraz biletów czasowych umożliwiających przesiadki przy przejazdach jednorazowych, podwyższenie cen biletów nawet o 300% (niektóre rodzaje).

Przedstawiciele Rzecznika uczestniczyli w większości posiedzeń Rady Warszawy dotyczących ww. uchwał. W kwestii regulaminu przewozu osób postulatem Rzecznika było wprowadzenie możliwości przewozu rowerów we wszystkich rodzajach transportu publicznego. Odnośnie taryf postulowano zaniechanie podwyżki oraz promocję biletów czasowych. 13 maja 2004 Rada Warszawy ostatecznie zatwierdziła nowy regulamin przewozu osób, który umożliwił przewóz rowerów we wszystkich środkach komunikacji publicznej.

Na kolejnych posiedzeniach Rady dzięki współdziałaniu z radnymi, m.in. Maciejem Wnukiem, skutecznie oddalono niekorzystne zmiany w taryfie.



Pierwsze posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu z udziałem przedstawicieli Rzecznika nt. infrastruktury rowerowej 10 marca 2005. (WS)

Ratowanie linii kolejowej Nasielsk-Sierpc

*interwencja pogłębiona
kolej regionalna*

Działania na rzecz ratowania linii kolejowej Nasielsk-Sierpc rozpoczęto 1 czerwca 2004 - w dniu wstrzymania przewozów pasażerskich. Już 15 czerwca Rzecznik spotkał się z Wicemarszałkiem Województwa Mazowieckiego ds. transportu – Bogusławem Kowalskim. Na spotkaniu omówiono stanowisko wicemarszałka w tej sprawie. Było ono niekorzystne, gdyż chciał on jedynie zachowania linii magistralnych biegnących bezpośrednio do Warszawy.

Kilka dni później 21 czerwca w Płońsku, Rzecznik zorganizował spotkanie z przedstawicielami samorządów lokalnych zainteresowanych funkcjonowaniem linii Nasielsk-Sierpc. Po nim, w szczególności dzięki pomocy radnej Aleksandry Obrębskiej, wprowadzono do porządku obrad sesji sejmiku wojewódzkiego w dniu 4 lipca punkt dotyczący kolei regionalnych. Podczas sejmiku Rzecznik przedstawił swoje stanowisko, podkreślając konieczność zachowania przewozów na wszystkich dotychczas funkcjonujących liniach kolejowych w województwie, szczególnie na linii Nasielsk-Sierpc. W trakcie obrad mieszkańcy Sierpca i Płońska pikietowali w obronie swojej linii kolejowej. Wicemarszałek Kowalski po raz pierwszy zadeklarował wtedy chęć zakupu szynobusów dla linii lokalnych – była to znaczna zmiana dotychczasowego stanowiska przynajmniej na poziomie deklaracji.

W okresie letnim Rzecznik inspirował działania podjęte przez starostę Sierpeckiego - Pawła Ambora oraz wicestarostę Płońską - Jana Mączewskiego. Doprowadzili oni do spotkania z Marszałkiem Adamem Struzikiem w Sierpcu 15 lipca 2004. Zadeklarował on znaczną pomoc na rzecz linii Nasielsk-Sierpc, m.in. zabiegi o zakup szynobusów. Marszałek obiecał rozważyć wprowadzenie tymczasowych przewozów starym taborem na tej linii do czasu ich zakupu. W związku z tym Biuro Rzecznika w uzgodnieniu z samorządem opracowało projekt rozkładu jazdy, który Rzecznik osobiście przekazał Marszałkowi Struzikowi pod koniec lipca 2004.

Później doszło kilkakrotnie do wystąpień Rzecznika w tej sprawie, w tym do konfrontacji z Marszałkiem Bogusławem

Kowalskim w Radiu Dla Ciebie 26 września 2004. Wyraźne deklaracje o zakupie szynobusów pojawiły się 4 listopada 2004 podczas konferencji prasowej Urzędu Marszałkowskiego Mazowsza nt. zakupu taboru dla spółki Koleje Mazowieckie.

Mimo opozycji wobec działań samorządu województwa są duże nadzieje na odnowienie przewozów na linii Nasielsk-Sierpc. Apele z 2004 roku o kupno szynobusów i ratowanie linii lokalnych po utworzeniu spółki samorządowo-kolejowej Koleje Mazowieckie są realizowane. 23 maja 2005 Urząd Marszałkowski doniósł o podpisaniu wstępnych umów na zakup używanych szynobusów z Niemiec dla potrzeb Kolei Mazowieckich. W sierpniu pierwsze niemieckie szynobusy przyjechały do Polski na testy, w celu dopuszczenia do ruchu. Szynobusy te miałyby nie tylko kursować na linii Nasielsk-Sierpc, ale także Siedlce-Czeremcha, Radom-Tomaszów Mazowiecki czy przyczynić się do otwarcia linii lokalnych poza aglomeracją warszawską zamkniętych kilka lat temu, jak Legionowo-Tuszczy. Oznacza to duży sukces tej kampanii.

Nowy rozkład PKP na Mazowszu

*interwencja pogłębiona
kolej regionalna*

Śledząc przebieg regionalizacji na Mazowszu, Rzecznik z niepokojem obserwował zaniedbania Urzędu Marszałkowskiego w kwestii rozkładu jazdy, który Koleje Mazowieckie miały obsługiwać. Podczas rozmowy z Marszałkiem Kowalskim 15 czerwca 2004, wstępnie podjęto ten temat. Marszałek utrzymywał, że bez utworzenia wspólnej spółki samorządowo-kolejowej nie ma wpływu na rozkład jazdy na lata 2004/2005. Rzecznik twierdził, że istnieje możliwość znacznego wpływu na rozkład już w ramach obowiązującego ówczesnie stanu prawnego. Takie skutecznie działania podejmowały inne województwa, np. Opolskie. Rozmowa z Marszałkiem nie przyniosła skutku i Urząd Marszałkowski nadal nie podejmował jakichkolwiek działań na rzecz korzystnego rozkładu jazdy.

Kiedy we wrześniu projekt nowego rozkładu jazdy stawał się coraz bardziej niekorzystny zaczęto akcję protestacyjną. Jej kulminacją była demonstracja, która odbyła się w dniu prezentacji nowego rozkładu jazdy dla Mazowsza - 3 grudnia 2004 na stacji Warszawa Gdańska. Co ciekawe prezentacja rozkładu miała się odbyć 27 listopada, ale władze województwa w ostatniej chwili przesunęły ją o 7 dni, gdyż zauważyły wady nowego rozkładu. Przewidywał on drastyczne ograniczenia liczby kursów na niektórych liniach, a na kilku całkowite zawieszenie przewozów. W demonstracji wzięło udział kilkaset osób – pasażerów pociągów odjeżdżających ze stacji. Demonstracja odbyła się w czasie, kiedy odjeżdżały dwa pociągi przeznaczone do likwidacji w nowym rozkładzie jazdy. Brak tych pociągów oznaczał między godzinami 16.26 i 17.19 – w porze największego szczytu – niemożliwość powrotu koleją z pracy do domu.

Po proteście, kiedy stało się jasne, że niektóre pociągi zostaną 12 grudnia 2004 niesłusznie zlikwidowane, Rzecznik zdecydował się przeprowadzić w nich badania frekwencji. Badania przeprowadzono 8 i 9 grudnia na najbardziej zagrożonych liniach, tj. Tuszczy-Ostrołęka, gdzie ograniczano liczbę pociągów o 50%, oraz Warszawa-Legionowo, gdzie likwidowano bardzo popularne pociągi przyspieszone RegioPlus. Badania umożliwiła współpraca z zarządem spółki Koleje Mazowieckie, w szczególności z Prezes Haliną Sekitą oraz członkiem zarządu Ryszardem Kucińskim. Zapewnili oni wolontariuszom Rzecznika darmowe przejazdy pociągami podczas badań.

Wyniki badań przekazano do Urzędu Marszałkowskiego oraz Kolei Mazowieckich. Posłużyły one już w kilka dni po wprowadzeniu nowego rozkładu, były bardzo pomocne w rozmowach z mieszkańcami miejscowości Dalekie na linii kolejowej Tuszczy-Ostrołęka. Bowiem 13 grudnia zablokowali oni tory w proteście przeciwko likwidacji pociągów. Po proteście już 17 grudnia 2004 rozkład jazdy na linii Tuszczy-Ostrołęka został przywrócony zgodnie z sugestiami z badań. Natomiast od 7 lutego 2005 przywrócono

pociągi kursujące w godzinach szczytu pomiędzy Warszawą Gdańską i Legionowem, choć już nie jako pociągi przyspieszone.

Działania na rzecz zmian prawnych

Od czerwca 2004 roku Rzecznik gromadził informacje o niekorzystnych regulacjach prawnych dla ruchu rowerowego, pieszego oraz komunikacji publicznej w prawie polskim w celu szczegółowego opracowania. Nawiązano kontakt m.in. z Polskim Klubem Ekologicznym, który szczegółowo zajmował się zmianami w prawie dotyczącymi ruchu rowerowego. Wspólnie doprowadzono do spotkania w tej sprawie z członkiem sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które odbyło się 12 października 2004. Na spotkaniu ustalono warunki współpracy KRBRD i Rzecznika w sprawie zmian prawnych.

Jednocześnie w piśmie do Ministra Infrastruktury oraz Komisji Infrastruktury Sejmu zaproponowano zmiany w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym oraz rozporządzeniach:

- w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich obowiązkowego wyposażenia.

Wcześniej pozyskano poparcie 9 innych organizacji pozarządowych dla tego projektu.

Kolejne spotkanie w lutym 2005 z sekretariatem KRBRD przyniosło ustalenia w sprawie utworzenia grupy roboczej złożonej z działaczy organizacji pozarządowych, która będzie konsultowała projekty aktów prawnych pod względem rozwiązań dla niezmotoryzowanych.

W międzyczasie postulaty Rzecznika Niezmotoryzowanych zainteresowały Przewodniczącego Komisji Infrastruktury Sejmu – Janusza Piechocińskiego. Przewodniczący doprowadził w dniu 10 marca 2005 do pierwszego w historii Sejmu posiedzenia komisji dotyczącego infrastruktury rowerowej. Przedstawiciele Rzecznika uczestniczyli także w kolejnych sesjach komisji nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tam udało się nawiązać kontakty z GDDKiA, PZMot, przedstawicielami Departamentu Dróg Publicznych MI oraz innymi posłami. Te kontakty pozwolą utrzymać postulaty Rzecznika na wokandzie. Utrzymujemy także kontakt z KRBRD za pośrednictwem członka sekretariatu – Pana Marka Jewuły.

Doświadczenia

W pierwszym roku zyskano cenne doświadczenia we współpracy z różnymi instytucjami publicznymi. Nawiązano bardzo dobre codzienne relacje z szeregowymi urzędnikami administracji samorządowej oraz instytucji miejskich, np. Zarządem Dróg Miejskich w Warszawie, Inżynierem Ruchu m. st. Warszawy. Chętnie współpracowali z Rzecznikiem także eksperci, np. z Politechniki Warszawskiej. Współpraca często owocowała pozytywnymi wynikami interwencji. Przykładem jest zaproszenie Rzecznika do prezentacji osiągnięć na forum SITKom współorganizowanego przez Biuro Komunikacji m. st. Warszawy. **Prezentacja odbędzie się o godzinie 17:00, 29 września 2005 w Domu Technika NOT w Warszawie, ul. Czackiego 3/5, sala E, II piętro.**

Złe doświadczenia dotyczą współpracy z władzami miasta. Tu regułą jest brak reakcji na wystąpienia Rzecznika, np. apel do prezydenta Warszawy o transport przyjazny ludziom. W opinii Rzecznika działania władz miasta mają jedynie charakter marketingu politycznego.

Działania na rzecz kolei lokalnych ujawniły więcej negatywnych zjawisk, niż przypuszczano. Dotyczą one nie tylko przewozów regionalnych, ale także zarządzania infrastrukturą czy działań marketingowych. Doświadczenia z działań ogólnopolskich skłaniają także do podjęcia interwencji na rzecz zrównoważonego finansowania infrastruktury transportu samochodowego i kolejowego.

Plany na przyszłość

Porokudziałalności Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych nie składa broni. Jakkolwiek zakończył się okres finansowania projektu z Fundacji im. Stefana Batorego, to środki na kontynuację działań zapewnia obecnie Fundusz Inicjatyw Obywatelskich. Teraz Rzecznik podejmuje działania ogólnopolskie, na rzecz zwiększenia środków finansowych dla komunikacji zbiorowej, zwłaszcza kolejowej, z programów wsparcia Unii Europejskiej. Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych zintensyfikuje także działania kolejowe. Kontynuowana będzie akcja ratowania linii kolejowych od zamknięcia. Interwencja na rzecz poprawy aktów prawnych dotyczących infrastruktury i ruchu drogowego będzie kontynuowana. Nadal będą podejmowane interwencje lokalne

“Uwzględniając Pański postulat dotyczący objęcia komunikacją nocną osiedli Radiowo oraz Wólka Węglowa [...] przewidujemy, że odpowiednie korekty w układzie linii nocnych na terenie Bielan wprowadzimy do końca br.”

- Bogusław W. Borzym z ZTM w piśmie do Rzecznika z dnia 22 października 2004. Przedłużenie linii nocnej 608 do Wólki Węglowej nastąpiło 12 stycznia 2005.

„W związku z zwiększonym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w godzinach nocnych na skrzyżowaniu Grzybowska-Żelazna, sygnalizacja świetlna działająca obecnie w nocy jako ostrzegawcza, zostanie przeprogramowana na całodobowo pracę trójkolorową – sterującą ruchem.”

Radosław Laskowski – dyrektor ds. Technicznych ZDM w piśmie do Rzecznika z listopada 2004 w sprawie interwencji nt. niebezpiecznego skrzyżowania ulic Grzybowskiej i Żelaznej.

“W związku z [...] pismem dotyczącym pasa dla autobusów na ul. Modlińskiej, uprzejmie informuje, że opracowany przez Zarząd Dróg Miejskich projekt organizacji ruchu na wprowadzenie powyższego pasa został przez mnie zaakceptowany 22 marca 2005. [...] ZDM informuje, że prace nad wprowadzeniem projektowanej organizacji ruchu już się rozpoczęły.” - Inżynier Ruchu w piśmie do Rzecznika z dnia 29 kwietnia 2005. Pasa autobusowy na ulicy Modlińskiej utworzono 7 maja 2005.

“W związku z wystąpieniem Społecznego Rzecznika Niezmotoryzowanych, zawierającym propozycje uruchomienia nowych, bądź relokacji niektórych istniejących przystanków komunikacji miejskiej [...] w pełni popieramy postulaty, których realizacja może przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania i poprawy wizerunku transportu zbiorowego w Warszawie.” - Bogusław W. Borzym koordynator działalności przewozowej ZTM w piśmie do Inżyniera Ruchu z dnia 10 maja 2005 (do wiadomości Rzecznika).

“Muzeum Narodowe 01 – Propozycja cofnięcia przystanku przed istniejącym wjazdem na parking jest możliwa do realizacji [...] PKP Toruńska 01, 02 – Uważam za możliwe przesunięcie przystanków dla autobusów jadących w stronę Bródna, do przodu i usytuowanie go bliżej zejścia na peron.” - Inżynier Ruchu m.st. Warszawy w piśmie do ZTM z dnia 27 maja 2005 (do wiadomości Rzecznika).

Wojciech Szymalski

Pieszy na celowniku

Miasto tworzone jest przez ludzi. Jednym z czynników pozwalających ukształtować przyjazne dla mieszkańców miasto jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. W Polsce, mimo starań policji i licznych kampanii medialnych, stan bezpieczeństwa na drogach poprawia się bardzo powoli. Co więcej, to właśnie pieszy, jest ofiarą śmiertelną wypadków aż w 56,5% i bierze udział w ponad 49,7% niebezpiecznych zdarzeń na drogach (1). Właściwie wszystkim zależy na tym, by niezmotoryzowani czuli się bezpieczniej, ale jak pokazuje statystyka ruchu w Warszawie, chyba za mało się staramy.

w Warszawie na rzecz pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej. Rzecznik prosi o zgłaszanie takich problemów telefonicznie lub na adres internetowy:

Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych, (22) 621 77 77, czl@zm.org.pl

Rzecznik zachęca także do wzięcia udziału w nowej inicjatywie skierowanej do pasażerów kolei na Opolszczyźnie. Działające tam na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej przyjmuje opinie i wnioski dotyczące jakości funkcjonowania pociągów regionalnych na terenie Województwa Opolskiego. Już niedługo ruszy strona internetowa oraz możliwość zgłaszania uwag mailowo i telefonicznie.

(Źródło: ZTM)



Z winy kierowcy

Przy nieznacznie malejącej liczbie wypadków w stolicy, rysuje się niepokojąca tendencja wzrostowa w zakresie liczby poszkodowanych, szczególnie ofiar śmiertelnych. W pierwszym półroczu 2003 roku zginęło na stołecznych drogach 50 osób, podczas gdy w analogicznym okresie roku 2004 aż 65 osób. Szacunki na I półrocze 2005 roku także nie są optymistyczne i wynoszą 54 osoby. Dane te składają się na obraz rosnącej ciężkości wypadków drogowych w Warszawie. A rosnąca liczba potrażeń pieszego skutkujących ofiarami śmiertelnymi nie napawa to optymizmem. W I półroczu 2003 roku było 377 najechań na pieszych i 29 ofiar śmiertelnych, a w analogicznym okresie 2004 roku 388 takich zdarzeń i aż 39 zmarłych.

Wojciech Szymalski, Stanisław Biega

„Słoneczny” był rentowny

Jak podały koleje Mazowieckie wakacyjny pociąg z Warszawy do Trójmiasta przyniósł 18% zysk. Zapewno dołoży się on do 50 tys. zł zysku, który Koleje Mazowieckie wypracowały w drugim kwartale tego roku. „Słoneczny” wywołał duże uznanie wśród pasażerów – jechał tylko pół godziny dłużej od ekspresu, przy cenie biletu normalnego: 22,50 zł. Koleje Mazowieckie w przeciwieństwie do Przewozów Regionalnych wszystkie swoje zobowiązania regulują terminowo. Koleje Mazowieckie wydatnie udowodniły – wbrew głośnym protestom związkowców i innych „wieloletnich kolejarzy”, po pierwsze, że można w Polsce robić kolej bez państwowych dotacji, po drugie, że koncepcja regionalizacji kolei była słuszna i należy ją natychmiast odblokować. Wkolejce czekają: Wielkopolska, Opolszczyzna, Podkarpacie, Kujawsko – Pomorskie.

SKPL bardziej ekologiczne

20 czerwca 2005 r. wniosek inwestycyjny pt. „Na biopaliwie po nowych torach” napisany dla Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych przez Centrum Zrównoważonego Transportu Zielonego Mazowsza został zaakceptowany do realizacji i dofinansowania przez Global Environmental Facility (program UNDP). Wniosek opiewa na blisko 350 tys. złotych i przewiduje budowę instalacji do produkcji biopaliw oraz remont torowiska Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Cała produkcja biopaliwa będzie wykorzystana w SKPL do napędu posiadanego taboru wąskotorowego, co pozwoli obniżyć koszty eksploatacyjne oraz ograniczyć emisję zanieczyszczeń. SKPL administruje obecnie 8 kolejkami wąskotorowymi w kraju, w tym kolejkami, które jako jedyne w kraju prowadzą regularne przewozy pasażerskie tj. Śmigielką (okolice Leszna) i Krośniewicką (okolice Kutna) Kolejką Dojazdową.

Realizacja projektu GEF już się rozpoczęła. Umożliwiła to decyzja Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, który przyznał dodatkowe 35 tys. zł. pożyczki na rzecz zakupu instalacji do produkcji biopaliw. Obecnie trwa przetarg na wyłonienie dostawcy i wykonawcy tej instalacji. Termin składania ofert mija 3 października br. Ogłoszenie o zamówieniu można znaleźć na stronie internetowej: www.skpl.kalisz.pl.

Przetarg w imieniu SKPL prowadzi Centrum Zrównoważonego Transportu. Wniosek napisany dla SKPL jest czwartym projektem autorstwa CZT w ciągu ostatniego roku, który otrzymał dofinansowanie GEF.

Szybciej koleją z Białegostoku do Czeremchy

Od grudnia 2005 r. czas jazdy pociągów między Czeremchą i Białymstokiem obsługiwanych przez autobusy szynowe skróci się o 50 minut. Obecnie tą trasą pociąg jedzie z prędkością 30 km/h i w czasie 171 minut, czyli dłużej niż ekspres z Warszawy do Poznania. Od grudnia autobus szynowy pojedzie na większości trasy 50 km/h więc czas jazdy ze wszystkimi postojami wyniesie tylko 117 minut. Bez postojów pociąg prowadzony szynobusem będzie mógł pokonać trasę Bielsk-Białystok w 69 minut, a całą trasę w 103 minuty.

Długo walczono o zwiększenie prędkości dla pociągów na tej linii. W 2000 r. kolejarze z Czeremchy zrobili obchód, by sprawdzić słuszność obniżenia prędkości. Pomiary wykazały, że stan torów dla lekkiego taboru umożliwia zwiększenie prędkości. Jak przypomina Stanisław Biega – dostałem te dane przed spotkaniem w PKP PLK, ale tam wówczas

Większość wypadków powodowana jest przez kierowców. Na 786 zdarzeń w I półroczu 2003 roku, aż 626 spowodowane było przez kierowców. Być może wskazuje to na rosnącą w Polsce falę tzw. aggressive driving. Jest to jazda zbyt brawurowa, wręcz prowokująca zdarzenia niebezpieczne. Agresywne zachowania kierowców w stosunku do współuczestników ruchu w Stanach Zjednoczonych przybierają niekiedy formę intensywnych, prowokowanych błahymi stłuczkami strzelanin na drogach. W Polsce być może nie grożą nam aż takie wynaturzenia, jednak w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Poznaniu warunki do wzrostu agresji na drodze są sprzyjające. Amerykańscy naukowcy łączą bowiem tego typu zachowania z rosnącym uzależnieniem społeczeństwa od samochodu na skutek przemian przestrzennych miast. Chodzi o zjawisko tzw. rozlewania się miast, z którym mamy w polskich miastach do czynienia. Zachodzi ono, kiedy większość mieszkańców przenosi się na przedmieścia, dużo dalej od swojego miejsca pracy. Rodzi to najczęściej konieczność uzależnienia się od samochodu w codziennych podróżach, gdyż nowy dom jest zbyt oddalony od sprawnej komunikacji publicznej. Przenosi się to na wzrost liczby samochodów w mieście, większe korki, które rodzą stres, mogący wywołać nadwyraz negatywną reakcję na błahy błąd współużytkownika drogi (2). Jak wskazują badania Surface Transportation Policy Project z Chicago agresja na drogach jest największa tam, gdzie najsłabiej jest rozwinięta komunikacja publiczna. Siedemnaście stanów USA, w których odnotowano najwięcej zgonów spowodowanych agresywną jazdą miało uśredniony wskaźnik liczby kilometrów przejechanych komunikacją publiczną na mieszkańca na poziomie jedynie 24 mile na rok. Natomiast w stanach z najniższą ilością zgonów na skutek agresywnej jazdy wskaźnik użytkownika komunikacji publicznej był znacznie wyższy i wynosił 142 mile na mieszkańca w ciągu roku (3). Co więcej, w amerykańskich miastach z dobrze rozwiniętą komunikacją publiczną jest niższa przestępczość, niż w miastach jej pozbawionych.

Brawura na drodze jest też spowodowana faktem, że reklamy pokazują samochód jako najbezpieczniejszy środek transportu. Zabezpieczenia jakie producenci samochodów oferują kierowcy i pasażerom wzmacniają ułudę bezpieczeństwa i skłaniają do mniej uważnej jazdy. Właśnie to złudzenie może powodować, że sprawcami aż 98% wypadków na przejazdach kolejowych są kierowcy. W całym tym marketingu zapomniano również, że od urodzenia jesteśmy pieszymi. Dlatego być może najważniejszą przyczyną wypadków w Warszawie jest nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych. W I półroczu 2003 roku było 140 takich wypadków, podczas gdy w kolejnym roku już 173. Wstępne dane na 2005 rok już podają jeszcze wyższy wskaźnik 177 wypadków.

Drogi - czy tylko dla samochodów?

Wątpliwe jest jednak, aby całą winę za te wypadki ponosili uczestnicy ruchu. Oczywiście, bezpośrednio oni ponoszą odpowiedzialność za większość wypadków, jednak można wskazać pośrednie czynniki, które sprawiają, że przeciętny kierowca nie potrafi zachować się bezpiecznie, kiedy na drodze pojawia się pieszy lub rowerzysta. W Polsce pokutuje pogląd, że wolność poruszania się po drogach musi oznaczać wolność poruszania się po nich samochodem. Według badań sondażowych w Niemczech tylko 8% kierowców odmawia pieszym pierwszeństwa na drodze. W podobnym sondażu, przeprowadzonym w Gdańsku, okazało się, że od 62% do 98% polskich kierowców odmawia pieszym takiego pierwszeństwa (4). Jest tak, być może dlatego, że zarządcy dróg starają się odzwyczaić kierowców od obecności pieszych w ruchu drogowym. Na przykład likwiduje się zbytnio uciążliwe przejścia dla pieszych, przy czym nie zawsze zapewniając w zamian możliwość bezkolizyjnego przejścia przez jezdnię. W taki sposób zlikwidowano przejścia dla pieszych przez ulicę Górczewską przy ulicy Tyszkiewicza czy Aleję Solidarności przed gmachem sądów w Warszawie. W tym ostatnim przypadku podczas półgodzinnej terenowej konferencji prasowej w miejscu zlikwidowanego przejścia Federacja Zielonych doliczyła się 30 osób nadal przechodzących w tym miejscu przez jezdnię – teraz już niezgodnie z przepisami. Likwidowanie przejść zastosowano podczas budowy kilku warszawskich stacji metra położonych w centrum miasta, m.in. Pole Mokotowskie, Plac Bankowy, Dworzec Gdański. Warto dodać, że na stacji Pole Mokotowskie likwidacja przejścia i brak podjazdów dla wózków na perony tramwajowe uniemożliwiły dostęp do tramwaju m.in. osobom niepełnosprawnym i matkom z dziećmi. Natomiast na Dworcu Gdańskim razem z przejściem dla pieszych zlikwidowano przejazd rowerowy po raz kolejny w Warszawie zmuszając rowerzystów do noszenia rowerów po schodach.

W Europie Zachodniej to właśnie pieszy i rowerzysta ma prawo poruszać się bardziej swobodnie po miejskiej ulicy, niż samochód. W Niemczech przejścia podziemne są dla pieszego jedną z możliwych opcji, gdyż zawsze na powierzchni ma on dostępne przejście dla pieszych. W Finlandii w ogóle nie stosuje się przejść podziemnych, z uwagi na fakt, że wymagają one zapewnienia pieszemu

dotodkowej ochrony przez złodziejami w takim przejściu. W Wielkiej Brytanii na wielu skrzyżowaniach w ogóle nie ma świateł dla pieszych. Obowiązuje zasada, że czerwone światło jest tylko dla kierowców – pieszy może wejść na jezdnię kiedy uzna to za bezpieczne – kierowca zatrzyma się nawet jeśli ma zielone. Całe miasta są obejmowane strefami tempo 30 (patrz artykuł na stronie 4), w których pieszy może czuć się bezpiecznie przekraczając jezdnię w każdym miejscu. Stosowane są rozliczne metody uspokojenia ruchu, a powszechne w Polsce progi zwalniające są środkiem po który sięga się w ostateczności. Szykowane zmiany Rozporządzenia dot. warunków technicznych umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny uwzględnić cały katalog dotychczas niestosowanych w Polsce metod uspokojenia ruchu.

Warto dodać, że poza odzwyczajaniem kierowców do obecności niezmotoryzowanych na jezdni, dodatkowo przyzwyczajają się ich także, do możliwości wjazdu samochodem na chodniki. Są przypadki, że piesi (czasem nawet policjanci!) są rozganiani z chodnika przez nadjeżdżający samochód. Rzecz nie do pomyślenia w Europie, gdzie dla samochodów, zarówno jadących, jak i parkujących jest przeznaczona jedynie jezdnia. W Warszawie na wielu ulicach często także po remoncie pozostawia się możliwość parkowania na chodniku. Tymczasem w stolicy ulice są

Twarde prawo

Zbyt szerokie ulice są czynnikiem, który może powodować znacznie mniejszą uwagę kierowców na niezmotoryzowanych. W Warszawie szerokie drogi to relikw z czasów komunizmu, kiedy jezdnie były budowane z myślą o uroczystych defiladach i aspektach militarnych. Obecnie jednak szerokość ulic wpływa na niekorzyść przestrzegania ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h. Jak wykazuje warszawska statystyka, właśnie na szerokich kilkupasmowych ulicach najczęściej piesi padają ofiarami śmiertelnych wypadków np. w wyniku niedozwolonego prawem omijania samochodów, które zatrzymały się, aby przepuścić pieszych. Pieszy nie ma żadnego szans, kiedy wychodzi na jezdnię zza stojących samochodów wprost pod pędzący z dużą prędkością samochód na drugim lub trzecim pasie. W kwestii szerokości ulic można mieć zastrzeżenia do polskiego prawa, które sankcjonuje zbyt dużą szerokość pasów ruchu w terenie zabudowanym. Podczas ostatniej nowelizacji Kodeksu Drogowego w 2002 roku posłowie przychyliłi się do populistycznych postulatów i zamiast jednolitej prędkości 50km/h całą dobę w terenie zabudowanym, w nocy dopuścili prędkość 60km/h. Jednak ta drobna różnica 10 km/h wpływa w sposób znaczący na sposób projektowania drogi. Droga w terenie zabudowanym musi być projektowana dla prędkości 60 km/h, co oznacza w praktyce, że musi być szersza o 25-50 cm od drogi budowanej dla prędkości 50 km/h. Owe 25 cm to jednak duża różnica dla kierowców, którzy potrafią nadużyć tej użyczonej im przestrzeni na drodze.

Z własnej winy

Szkodliwe dla bezpieczeństwa ruchu zapisy polskiego prawa mogą być jednak przyczynkiem do odrębnego artykułu. Na koniec sprawiedliwie dodajmy, że również pieszy nie zawsze pozostaje bez winy. Liczba wypadków spowodowanych przez pieszych jednak wyraźnie maleje. W I półroczu 2003 roku było ich w Warszawie 168, a w tym samym okresie 2004 roku 147. Najczęściej piesi nieostrożnie wchodzą na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem. W pierwszej połowie roku 2003 zrobili to aż 73 razy, ale w tym samym okresie 2005 roku tylko 35 razy (według wstępnych szacunków). Piesi często także przechodzą przez jezdnię na czerwonym świetle. W pierwszym półroczu 2004 roku było to powodem 46 wypadków, a wstępne dane za okres styczeń-czerwiec 2005 mówią o 35 tego typu zdarzeniach.

Kto jest głównym winowajcą wypadków drogowych z udziałem niezmotoryzowanych pozostawiam ocenie czytelników. Na pewno zarówno kierowcy, zarządcy dróg, prawodawcy, jak i sami piesi i rowerzyści powinni bardziej zadbać o bezpieczeństwo na drodze. Nie ma jednak sposobu na to, aby całkowicie odizolować od siebie na drodze niezmotoryzowanych i zmotoryzowanych, jak to często próbuje się zrobić. W mieście jest to wręcz niemożliwe. Dlatego najwyższy czas godzić ich interesy uspokajając ruch i tym samym wprowadzając większą wolność w poruszaniu się każdemu.

(1) – dane Komendy Stołecznej Policji za rok 2004

(2) - Eliza Sarnacka-Mahoney – Nowe Państwo 7.05. 2003.

(3) - <http://www.transact.org/report.asp?id=58>

(4) – Milton Bertin-Jones, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Konferencja GAMBIT 2004

W artykule wykorzystano także dane o wypadkach Zarządu Dróg Miejskich z Warszawy z pierwszych półroczy lat 2003, 2004, 2005 (szacunek), dzięki uprzejmości inż. Andrzeja Wilima.

nawet grożono mi konsekwencjami karnymi, za ich ujawnienie. Trzeba było 5 lat, by postulaty przywrócenia choć tylko dla lekkiego taboru prędkości rozkładowej na linii zostały zrealizowane.

Aby rzeczywiście pociągi pojechały szybciej, samorząd województwa powinien podjąć szybką decyzję o przerzuceniu do obsługi linii Czeremcha–Białystok autobusów szynowych z tras Hajnówka-Siedlce i Wysokolitowsk–Czeremcha. Na tamtych liniach autobusy szynowe nie pojadą szybciej niż zwykły pociąg. Na linii do Siedlec autobusy szynowe są za małe dla obserwowanej liczby pasażerów. Przy krótszym czasie jazdy powinno się także zwiększyć ofertę do przynajmniej 5-6 par pociągów dziennie (3 pary obecnie) obsługiwanych przez 2 lekkie pojazdy. Na przeszkodzie stanąć może jednak kwota 9 mln zł, które tylko na przewozy chce dać w tym roku samorząd wojewódzki, wobec 11 mln zł w 2004 r.

W latach 2007-2013 ze środków unijnych (przekształcony ZPORR) będzie można pozyskać 75% nakładów na przystosowanie linii z Czeremchy do Białegostoku do prędkości 100 km/h. To pozwoliłoby przejechać z Białegostoku na południe województwa w godzinę.

Niemieckie szynobusy na Mazowszu

Po Województwie Zachodniopomorskim to Mazowsze, a ściślej Koleje Mazowieckie, mają największe szanse na pozyskanie używanych niemieckich szynobusów typu VT. W ostatnich dniach sierpnia br. do Tuszcz na zamówienie spółki przyjechały trzy spalinowe jednostki w barwach Deutsche Bahn. Obecnie przechodzą one testy potrzebne do przyznania im odpowiednich certyfikatów w celu dopuszczenia do użytkowania na polskich torach. Jeśli przejdą je pomyślnie na Mazowsze zjadą pozostałe szynobusy. W sumie ma być ich 11. Na tym prawdopodobnie nie koniec, gdyż Mazowsze stale poszukuje pieniędzy na zakup nowego taboru.

Dzięki nowym szynobusom możemy w rozkładzie jazdy 2005/6 spodziewać się przywrócenia pociągów na liniach zawieszonych w 2004 roku, np. Radom-Drzewica (planowane 7 par pociągów), Nasielsk-Sierpc (planowane 6 par poc.), a także od dawna nie używanych, np. Legionowo-Tuszc. Koleje Mazowieckie to jedyny krajowy przewoźnik, który tak intensywnie inwestuje w swój tabor. Lada dzień rozstrzygnięty zostanie przetarg na 10 nowych składów elektrycznych, stale remontowane są stare jednostki typu EN57, a niedługo pojawią się pierwsze szynobusy.

Na Mazowszu w cyklu?

Koleje Mazowieckie w rozkładzie jazdy 2005/6 planowały wprowadzić cykliczny rozkład jazdy. Główną cechą takiego rozkładu są stałe końcówki minutowe godzin odjazdów i przyjazdów pociągów do stacji. Dzięki temu pasażer łatwo orientuje się, że ma pociąg np. zawsze 15 minut po pełnej godzinie. Cykle są powszechne w krajach zachodnich. Rozkład cykliczny pozwala zwiększyć pracę przewoźną, aby zredukować udział kosztów stałych w kosztach przewozów. Dzięki temu uzyskuje się znacznie większą niż przy tradycyjnym rozkładzie rentowność przewozów regionalnych, a także dlatego, że łatwiejszy rozkład jazdy i większa liczba pociągów wywołuje znaczny wzrost liczby pasażerów. W województwie Opolskim cykl jest wprowadzany stopniowo od 2001 roku, gdzie przewozy rosły rok rocznie o ok. 6%, podczas gdy w kraju spadały średnio o ok. 5%. W rozkładzie 2005/6 rozkład cykliczny będzie tam obowiązywał nawet na liniach jednotorowych, np. Opole Główne-Fosowskie.

Niestety w toku tworzenia rozkładu jazdy okazuje się, że na Mazowszu od grudnia 2005 cykl nie będzie osiągnięty. Jednak rewolucją będzie ogromne zwiększenie pracy przewozowej. Dzięki temu częstotliwość pociągów na niektórych trasach będzie najwyższa w ich historii. Przykładowo na linii do Radomia pociągi będą kursowały co godzinę przez cały dzień. Linia Otwocka i Mińska będą obsługiwane stale w 10 minutowym takcie. To oznacza, że ze Śródmieścia do Wesołej i Falenicy pociągi będą czasem częściej, niż komunikacja miejska oraz autobusy prywatne. Jest jednak jedno „ale”. Większość przyjazdów do Warszawy z dalszych miejscowości zaplanowano bowiem na kilka minut po pełnej godzinie w godzinnym cyklu. Zdążając na 8 do pracy będziemy mogli przyjechać np. na 7:10 lub 8:10. Spóźnić się, czy czekać na otwarcie biura?

Łódzkie nie chce kolejki

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego od trzech lat uchyla się od dotowania przewozów na Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Przez cały ten czas wszystkie straty wynikające z funkcjonowania regularnych przewozów na liniach Krośniewice-Ostrowy oraz Krośniewice-Wielka Wieś Kuj. były pokrywane ze środków przewoźnika - SKPL. Ten stan nie mógł być jednak długo utrzymywany stąd decyzja o zawieszeniu przewozów pasażerskich z dniem 1 października 2005 roku. Dziwi zachowanie Urzędu Marszałkowskiego w sytuacji, kiedy przewozy na KrKD są ważnym czynnikiem rozwoju lokalnych społeczności, a przewoźnik wykazuje znacznie niższe koszty uruchomienia pociągów, niż PKP PR. KrKD zapewniała codzienną możliwość dojazdu do pracy i szkoły w Krośniewicach oraz korzystny dojazd do normalnotorowych połączeń kolejowych w kierunku Torunia i Łodzi.

Warszawskie SKM - czyżby mrzonki?

Chyba nie pojedziemy w grudniu 2005 roku szybką koleją miejską w Warszawie. Dowodem na to jest chociażby rozkład jazdy planowany przez Koleje Mazowieckie na linii Otwockiej i Mińskiej, z których pociągi będą jeździły po linii średnicowej co 5 minut. To oznacza, że nie będzie miejsca na pociągi SKM. Ponadto SKM Sp. z o.o. nie złożyła zamówień na pociągi do rozkładu jazdy 2005/6. Dotychczas kupiono jedynie tabor, który chociaż kosztował tyle co nowe pociągi będzie jedynie ładniejszą wersją starych składów EN57. Władze Warszawy nakłoniły także PLK do bieżącego remontu tunelu średnicowego, co pewnie będzie jedynym pozytywnym skutkiem planów uruchomienia SKM. Pieniądze na tabor SKM, bagatela 55 mln złotych, pochodziły z budżetu m. st. Warszawy, tego samego, w którym nie można znaleźć 2,7 mln do dotacji wspólnego biletu. To skandal, że miasto przeznaczające na komunikację publiczną około miliarda złotych rocznie, nie może znaleźć tak drobnej sumy na kolej, z której mogłoby korzystać więcej pasażerów niż z metra. Ponieważ nie widać szans na uruchomienie pociągów SKM to może spółka powinna oddać swój tabor Kolejom Mazowieckim jako wkład miasta do wspólnego biletu?

Słowo się rzekło - PLK obniżyło ceny

PKP PLK kolejowe dotrzymały słowa danego na początku tego roku i znacznie obniżyły stawki za przejazdy liniami kolejowymi w cenniku na rok 2006. Nawet stawka dla szynobusów na najgorzej utrzymanych liniach spadła o 60gr za każdy przejechany kilometr (z 2,63 gr/km do 2,04 gr/km). Nowy cennik uwzględnia zróżnicowanie linii kolejowych pod względem jakości, szczególnie prędkości jazdy pociągów. Dlatego na najgorzej utrzymanych liniach możemy się spodziewać nawet sześciokrotnej obniżki stawek za kilometr.

Obniżenie stawek PLK za kilometr oznacza, że taktyka Kolei Mazowieckich, znacznego zwiększenie pracy przewozowej może zaowocować znacznie większymi zyskami z przewozów, niż w pierwszych miesiącach działalności. Pora, aby także inni przewoźnicy pasażerscy zauważyli, że należy zwiększyć liczbę pociągów w rozkładzie, zamiast ciągnąć cięć.

Krzysztof Rytel

O szybkiej kolei Wrocław



Mówi się, że reklama może oddziaływać na odbiorcę albo poprzez argumenty racjonalne („nasz proszek do prania jest najtańszy”), albo poprzez argumenty emocjonalne („śnieżno – białe pranie”). Kiedy w Polsce ktoś przedstawia propozycję nowej, wielkiej inwestycji zawsze używa wyłącznie argumentów emocjonalnych. Nigdy nie mówi się o pieniądzach, wymiernych

efektach, spodziewanej liczbie użytkowników. W taki sposób poczęty kilka miesięcy temu pomysł budowy szybkiej kolei łączącej po całkowicie nowej trasie Wrocław przez Łódź z Warszawą, zdołał w krótkim czasie uzyskać poparcie samorządów, stać się przedmiotem umowy marszałków zainteresowanych województw oraz zostać dopisanym (obok kilku innych całkowicie nieuzasadnionych ekonomicznie inwestycji) do projektu Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-13. →

Krzysztof Rytel

O wspólny bilet



Od niemal dwóch lat trwa impas w rozmowach miasta z PKP, a obecnie Kolejami Mazowieckimi na temat wprowadzenia wspólnego biletu na komunikację miejską i kolej. Kością niezgody jest wysokość rekompensaty dla kolei za utracone wpływy z biletów osób, które dotąd kupowały bilety kolejowe, a teraz będą jeździć na biletach ZTM. Według Życia Warszawy kolej żąda 976 tys. zł miesięcznie, a wiceprezydent Urbański nie chce dać więcej niż 750 tys. Różnica wynosi 226 tys zł, co daje rocznie kwotę 2,7 mln zł. Dla porównania Warszawa wydaje rocznie na komunikację miejską ok. 1 miliarda zł. Z tego ok. 500 mln to dotacja do kosztów eksploatacyjnych, a dalsze kilkaset milionów pochłania budowa metra. Miasto lekką ręką wydało ok. 50 mln zł za zakup 6 pociągów SKM, które z uwagi na tak małą ilość – w porównaniu do 180 składów Kolei Mazowieckich, nie będą w stanie spełnić jakiegokolwiek roli w obsłudze miasta. Tymczasem zarząd miasta uparcie nie chce przeznaczyć jednej piętnastej tej kwoty na wspólny bilet, dzięki któremu kolej przejęłaby istotną część przewozów w mieście – w mojej ocenie w krótkim czasie przewoziłaby więcej pasażerów, niż metro. Czy aby nie dlatego, że Kolejom Mazowieckim patronują politycy z innych partii? Panie prezydencie, dość tej prywaty! Pora zadbać o potrzeby setek tysięcy Warszawiaków, a nie o interes partyjny. Przecież te pieniądze się zwrócą z nawiązką – będzie można zmniejszyć liczbę autobusów do Włoch, Ursusa, Wesołej, Rembertowa, czy na Białąłękę. ●

- Warszawa – bez emocji

Przyjrzyjmy się zatem projektowi na chłodno – racjonalnie, bez emocji.

Pomysłodawcy zakładają, że linia pobiegnie na prawie całej długości nową trasą dostosowaną do prędkości powyżej 250 km/h, a niewykluczone, że nawet powyżej 300 km/h. Przy trasie o długości ok. 340 km czas przejazdu powinien wynieść 1,5 do 2 godzin. Nie wiadomo ile może kosztować inwestycja - zakłada się średni koszt 10 mln euro za km (dwa razy drożej niż autostrada), co w sumie daje zawrotną sumę 3,4 mld euro. Odpowiada to mniej więcej jednej piątej zadłużenia zagranicznego Polski w chwili odejścia Edwarda Gierka.

NPR zakłada do roku 2013 przeznaczenie jedynie połowy tej sumy i realizację pierwszego etapu. Czyli w roku 2013 będziemy z rozpoczętą w połowie inwestycją i oprócz niej będzie w kraju kilka odcinków zmodernizowanych linii, a reszta – czyli jakieś 70 – 80% sieci kolejowej najprawdopodobniej się rozpadnie. Takie będą skutki rozpoczynania projektu, na który po prostu nas nie stać. Niestety, nie ma drogi na skróty, nie można przeskoczyć etapu rozwoju, którego się nie przerobiło. W kraju, w którym 70% linii kolejowych jest w stanie złym i bardzo złym, trzeba najpierw doprowadzić je do stanu jako-takiego, a nie wysysać pieniądze z budżetu kolejowego na fajerwerki. Czy nie ma zatem nadziei, że Polska może mieć choćby jedną linię kolejową na najwyższym światowym poziomie? Jest, ale nie przy tym budżecie kolejowym. Jeżeli rząd stwierdził, że nie interesuje go kolej, że będzie inwestował prawie wyłącznie w drogi, to nie może jednocześnie planować fajerwerków na kolei. W przeciwnym razie rozłoży ją całkowicie. Chyba, że właśnie o to chodzi. Jeśli nie, to należy zwiększyć budżet inwestycji kolejowych – kosztem na przykład autostrad do wschodniej granicy, po których nie pojedzie pies z kulawą nogą, i wtedy można będzie myśleć o europejskiej kolei. Cudów nie ma.

A na razie możemy zastanawiać się na co nas stać. Do Wrocławia można by jeździć CMK. Już dziś pociągi kursują po niej z dobrą prędkością 160 km/h, a NPR zakłada jej zmodernizowanie do 200 km/h. Odcinek Warszawa – Grodzisk ma być dostosowany do prędkości 160 km/h w ramach modernizacji linii do Łodzi. Należy jednak rozważyć jego dostosowanie, od razu do prędkości 200 km/h, zważywszy na uwarunkowania techniczne: brak luków, dobra separacja wymagająca budowy niewielkiej liczby skrzyżowań bezkolizyjnych, a z drugiej strony na bardzo wysokie wykorzystanie. Przez Grodzisk jeżdżą pociągi z Warszawy (ale także z północnej i wschodniej Polski) do Krakowa, Katowic, Łodzi, Wrocławia. Odcinek Wrocław – Opole jest właśnie modernizowany do prędkości 160 km/h. Wystarczyłoby zmodernizować linię Opole – Włoszczowa o długości 160 km do prędkości 160 km/h i uzyskalibyśmy dość szybki dojazd do Wrocławia trasą o długości 425 km. Z tego 242 km dostosowane do prędkości 200 km/h a reszta do 160 km/h. Przy okazji kolejowa pielgrzymka z Warszawy na Jasną Górę trwałaby mniej niż 2 godziny, a nie ponad 3, jak obecnie. Przyzwoite połączenie ze stolicą zyskałoby także Opole. Pomiędzy Warszawą, a Wrocławiem zakładając maksymalną prędkość od pierwszego do ostatniego metra, czas przejazdu wyniósłby 140 minut. Straty na przyspieszanie, hamowanie, krótkie postoje w Częstochowie i Opolu wydłużą czas przejazdu do ok. 3 godzin. Koszt modernizacji 160 km linii, zakładając stawkę 4 mln euro/km osiąganą przy podobnych inwestycjach w kraju, wyniesie 640 mln euro. Możemy skrócić czas przejazdu na trasie Warszawa – Wrocław z ponad 5 godzin obecnie do niecałych 2 godzin w roku 2018 kosztem 3,4 miliarda euro, albo do niecałych 3 godzin w roku 2010 kosztem 640 mln euro. Pięciokrotnie taniej i dwa razy wcześniej. Dla mnie porównanie wypada druzgocąco.

Tylko dlaczego tych prostych rachunków nie potrafi, albo nie chce wykonać zespół najtęższych głów, którym powierzono opracowanie strategii dla Polski na najbliższe 6 lat?

Polacy chcieliby jeździć szybkimi kolejami jak na Zachodzie. Ale czy byliby gotowi również płacić za to tak jak na Zachodzie? W moich rozmowach z ludźmi spoza branży o wadach polskich kolei, problem wysokich cen biletów pojawia się nadszyczą często. A przecież ceny biletów kolejowych są w Polsce nadal kilkakrotnie niższe, niż na Zachodzie i jest to ostatni czynnik, który by mi osobiście przyszedł do głowy jako powód do pretensji do PKP – a mam ich wiele! Żeby nie być gołosłownym – udałem się kilka dni temu na stację Waterloo (Londyn) i poprosiłem o bilet na pociąg Eurostar do Brukseli – z miesięcznym wyprzedzeniem, dzięki któremu powinienem uzyskać niższą cenę. Najtańszy bilet jaki mi zaoferowano (trzeba to napisać: w klasie „trzeciej”, bo tzw. leisure, a wyżej są jeszcze standard i business) kosztował 190 funtów. Tymczasem w budowie szybkiej kolei w Polsce – gdyby do tego doszło – będzie mogło uczestniczyć wyłącznie tych samych kilka koncernów budowlanych, taborowych i elektrotechnicznych, które budowały te koleje na Zachodzie (typu: Skanska, Bombardier, Siemens, Alstom, Ad-Tranz). Udział kosztu miejscowej (tańszej), siły roboczej w całkowitej wartości projektu będzie znikomy, a więc i ceny biletów nie będą wiele niższe. Na linii wrocławskiej nie będzie wprawdzie Eurotunelu, ale będzie za to tunel pod centrum Łodzi, co proporcjonalnie do długości linii stanowić będzie podobną część budżetu inwestycji. Czy polski pasażer zapłaci za przejazd trasy Warszawa – Wrocław 500 zł? Ilu takich pasażerów będzie? Czy może wybierze samolot za 250 zł? A może pociąg Kolei Mazowieckich, który wprawdzie będzie jechał 5 godzin, za to będzie kosztował, jak „Słoneczny”, 25 zł?

Przy okazji warto podkreślić, że Eurostar to jedyny pociąg dużej prędkości w Wielkiej Brytanii, z którą Polska nie może się porównywać w żadnej kategorii. W Europie 300 km/h osiąga jedynie francuskie TGV. Niemieckie ICE i włoskie Pendolino osiągają 200 – 250 km/h. Szybką kolej chce budować Hiszpania, ale ona na koleje zamierza przeznaczać 10 razy więcej środków niż na drogi – odwrotnie niż Polska. Niemcy od dziesięcioleci pracują nad koleją magnetyczną, która miałaby połączyć Berlin z Hamburgiem. Projekt ten ma jednak od dawna wielu zagorzałych przeciwników, w tym paradoksalnie organizacje ekologiczne. Koleje szybkich prędkości są powszechnie krytykowane za wysoką energochłonność. Przy prędkościach rzędu 300 km/h zużycie energii jest tak wysokie, że ekologiczne zalety kolei w tym przypadku są całkowicie nieaktualne. Również wysokie koszty inwestycyjne i eksploatacyjne czynią takie projekty nieopłacalnymi, nawet jeśli łączą wielkie biznesowe metropolie, a coś dopiero podrzędne miasta na rubieżach Europy.

Swoją drogą, to bardzo źle świadczy o sposobie sporządzania NPR, skoro jedna z najkosztowniejszych inwestycji, jakie do niego wpisano, jest planowana ledwie od paru miesięcy (i to oddolnie, poza Ministerstwem Infrastruktury). Niemcy swoją inwestycję poprzedzają dziesięciolecia badań, budową torów doświadczalnych, zaangażowaniem narodowego koncernu Siemens. U nas wystarczy naskrobać parę kartek papieru, zlecić „opracowanko” Centrum Naukowo – Technicznemu Kolejnictwa, które przez ostatnie dwadzieścia lat (z całym szacunkiem – z przyczyn obiektywnych) nie zaprojektowało nawet kilometra choćby bocznicy i już gazety trąbią o ile skróci się czas przejazdu, a prof. Hausner wpisuje to do NPR i przynajmniej miliardy euro, nie pytając nikogo o zdanie. Nikt nawet nie spróbował oszacować popytu na przewozy na tej trasie, a następnie policzyć okresu zwrotu. Programowania najważniejszego strategicznego dokumentu w państwie, nikt nawet nie stara się opierać na rachunku ekonomicznym. Czego innego należałoby się spodziewać po Jerzym Hausnerze, bądź co bądź – profesorze ekonomii. Niestety za bardzo to wszystko przypomina twórczość ekipy Gierka.

Greenwich, 5.09.2005

Wojciech Szymalski

Zielone tory, czyli tramwajowe inwestycje unijne w Warszawie i Krakowie

Szybko i zielono na Bemowie

Już wiosną 2006 roku powstanie pierwszy w Warszawie trawnik na torowisku tramwajowym. Wyrośnie on na znacznej części nowego odcinka linii tramwajowej od pętli Bemowo do ulicy Broniewskiego, wzdłuż Powstańców Śląskich i Reymonta, o długości 2,2 km. Nowa konstrukcja torowiska zapewni także maksymalne wytłumienie drgań i hałasu. W miejscach położonych najbliżej budynków, tory obłożone będą specjalną okładziną gumową.

Tramwaje Warszawskie deklarują także, że wzdłuż torowiska zostaną posadzone drzewa. Jest to dobra wiadomość dla mieszkańców Bemowa, które powstało na terenie dawnego lotniska wojskowego, zupełnie pozbawionego drzew. CZT cieszy się, że technologia zielonych torowisk, dość rozpowszechniona na Zachodzie, dociera wreszcie do Polski. Oby przyjęła się nie tylko w Warszawie. Szkoda, że taki trawnik nie powstał kilka lat temu, kiedy wymieniano tory wzdłuż Ogrodu Saskiego. Wówczas Wojewódzki Konserwator Zabytków, uzgadniając projekt, zażądał oprócz zastosowania stylizowanych słupów sieci trakcyjnej, także wysypania torowiska białym i szarym grysem. Trzeba przyznać, że zielona nawierzchnia byłaby bardziej właściwa na skraju zabytkowego parku.

Wspomniana linia tramwajowa jest projektem dofinansowanym ze środków ZPORR, jedynym z zakresu transportu publicznego w aglomeracjach, jaki udało się w Warszawie złożyć w pierwszym terminie. Maksymalna kwota dofinansowania wyniesie ok. 15 mln. złotych, czyli do 50% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia. Nową linię tramwajową pierwotnie miała wejść do użytku dopiero 1 czerwca 2006 roku, jednak wiele wskazuje, że pierwszy tramwaj pojedzie tamtędy już 20 grudnia 2005 roku. Wykonawcom bowiem – co nie zdarza się często (czyżby wpływ zbliżających się wyborów?) – udało się znacznie przyspieszyć prace. Roboty torowe zostały już praktycznie zakończone, a Tramwaje Warszawskie deklarują, że uczynią wszystko, aby uruchomić tę linię tramwajową jak tylko będzie gotowa.

Szybciej także w Centrum

Tramwaje Warszawskie zgłosiły do dofinansowania ze ZPORR także projekt modernizacji linii tramwajowej od Pętli Goławek do Pętli Banacha, przebiegającej ulicami Grochowska, Waszyngtona i Alejami Jerozolimskimi. Projekt zakłada oprócz wymiany części torowisk (w tym na wiadukcie mostu Poniatowskiego, gdzie mieszkańcy skarżyli się na duży hałas) także dostosowanie jakości obsługi peronowej do rosnących wymagań pasażerów, szczególnie dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Wszystkie przystanki będą wyposażone w system informacji o rzeczywistym (a nie rozkładowym) czasie przyjazdu i numerze linii kolejnych pojazdów.

Jarosław Prasol

Kraków korzysta z szansy

30 lipca 2005 roku, w Krakowie, rozpoczęła się przebudowa ciągu tramwajowego i autobusowego ul. Monte Cassino – Kapelanka – Brożka. Zmodernizowany zostanie 3-kilometrowy odcinek torowiska tramwajowego. Niby żadna nowość, ale jest to **pierwsze w Krakowie** i jedno z pierwszych w Polsce przedsięwzięć w zakresie miejskiego transportu zbiorowego, dofinansowane ze środków unijnych.

Całość prac remontowych ma kosztować około 25 mln złotych, z tego ok. 18,5 mln (74%) będzie pochodzić

Perony przystankowe zostaną podwyższone do poziomu podłogi nowych tramwajów niskopodłogowych. Obecnie po raz kolejny został ogłoszony przetarg na zakup piętnastu takich tramwajów. Inwestycja ma kosztować 237 mln złotych, z czego Unia Europejska może dofinansować ją do wysokości ok. 97 mln.

We wniosku założono, że w wyniku realizacji projektu czas podróży całą trasą ulegnie skróceniu jedynie o ok. 3 minuty. Jednak projektanci z Politechniki Warszawskiej zarzekają się, że liczą na zysk rzędu 5-6 minut, tylko do wniosku wpisali wartość bezpieczną. Skrócenie czasu przejazdu będzie wynikiem głównie wprowadzenia priorytetów dla tramwajów w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Elektroniczny system wykryje nadjeżdżający tramwaj i zmodyfikuje działanie sygnalizacji, by jak najszybciej dostał on sygnał zielony.

Obecnie zielone światło dla tramwajów na niektórych skrzyżowaniach świeci się nawet trzy lub czterokrotnie krócej, niż dla samochodów na tym samym kierunku ruchu. Na przykład na Placu Starynkiewicza zielone światło dla tramwaju trwa 18 sekund, a dla samochodów aż 47 sekund. Cały cykl trwa 90 sekund, a zatem czerwone światło dla tramwaju trwa 72 sekundy, czyli 80% całego cyklu. Z tego powodu często dochodzi tam do kolejek tramwajów, gdy nadjeżdża ich więcej niż dwa (tyle mieści się na peronie) w ciągu jednego cyklu.

W Pradze, Monachium, Strassburgu, Amsterdamie, Berlinie i wielu innych miastach, zastosowano priorytet dla tramwajów, które przed każdym skrzyżowaniem wykrywane są przez pętle indukcyjne i otrzymują zielone światło niezwłocznie po dojeździe do skrzyżowania. W Monachium dzięki temu średnia prędkość jazdy tramwajów w mieście wynosi ponad 22 km/h, a w Warszawie jedynie ok. 18 km/h. Na jednej z tras tramwajowych w monachijskim centrum, po wprowadzeniu priorytetu dla tramwajów, liczba pasażerów skokowo wzrosła o ponad 20% na skutek zwiększenia prędkości przejazdu.

Naszym zdaniem na mniej ważnych skrzyżowaniach powinno się także przewidzieć likwidację skrzyżowania w lewo, aby nie blokowały torowiska tramwajowego. Warto nadmienić, że problem blokowania skrzyżowań w niektórych krajach rozwiązuje się za pomocą tzw. yellow box. W Londynie, ale także za jego przykładem w Pradze, na skrzyżowaniach wyznacza się prostokąt wypełniony malowaniem w kratkę. W polu tym obowiązuje zakaz zatrzymywania się. Wyznaczenie winy i kary jest wtedy znacznie łatwiejsze, niż w przypadku posługiwania się zasadami ogólnymi kodeksu drogowego. Jednak aby wyznaczyć takie strefy, należałoby umieścić je w rozporządzeniu dotyczącym znaków i sygnałów drogowych. Z uwagi na obecne prace nad nowelizacją rozporządzenia, jest to jeszcze możliwe.



Zielone torowisko w Barcelonie. Niedługo także pojawi się na warszawskim Bemowie. (JS)

Kolejnym sukcesem jest unijna dotacja na projekt zgłoszony przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie pt. Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I. Obejmuje on realizację trzech przedsięwzięć, o łącznej wartości szacowanej na 232 mln złotych. Z tego 116 mln to dotacja z funduszy unijnych, z części ZPORR dzielonej przez Krajowy Komitet Sterujący. Jest to obecnie największe dofinansowanie z Unii Europejskiej na cele związane z komunikacją miejską w Polsce. Opis tego projektu przedstawiono w tabeli.

ZPORR to mechanizm finansowania utworzony w celu jak najlepszego wykorzystania pieniędzy przez polskie województwa (regiony) z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Inwestor ubiegający się o dofinansowanie inwestycji ze ZPORR zgłasza wniosek do Urzędu Marszałkowskiego, gdzie podlega formalnej ocenie, a następnie analizie przez zespół ekspertów Regionalnego Komitetu Sterującego (RKS). Kolejny etap to wybór rekomendowanych przez RKS projektów przez Zarząd Województwa. Później pozostaje już tylko podpisanie umowy z wybranym inwestorem.

Do 2006 roku na priorytet na Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach Ministerstwo Gospodarki i Pracy dysponuje kwotą 168 mln euro. Początkowo planowano większość tych funduszy przeznaczyć na wsparcie projektów z Warszawy i

Górnego Śląska. Później jednak – wobec opieszałości Mazowsza i Śląska w przygotowaniu projektów – zaproszono inne miasta, z czego Kraków skrzętnie skorzystał. Warto wspomnieć, że projekt MPK S.A. w Krakowie był największym i według oceny Komitetu Sterującego oraz wicepremiera – najlepiej przygotowanym, spośród pięciu rekomendowanych. Oprócz Krakowa unijne dotacje otrzymały również Warszawa, Poznań, Gdynia i Wrocław, ale na projekty o znacznie mniejszej skali, np. Warszawa otrzymała 4 mln zł na budowę jednej linii tramwajowej, a Poznań ok. 500 tys. zł na elektroniczne tablice informacyjne.

Najdroższym elementem krakowskiego projektu jest zakup 24 niskopodłogowych tramwajów, każdy o długości ok. 32 m, z możliwością wykonania ich w wersji dwusystemowej w celu ewentualnej obsługi komunikacji podmiejskiej po torach kolejowych. Zakup taboru to koszt rzędu 168 mln zł, z czego Unia Europejska da połowę. Resztę - 84 mln zł pokryje MPK S.A. ze środków własnych i kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju. Nowe tramwaje powinny trafić do Krakowa w ciągu dwóch lat – począwszy od połowy 2006 roku. Ciekawostką jest fakt, że jednym z warunków przygotowanego przetargu na zakup nowych pojazdów będzie udział pracowników MPK S.A. w ich montażu.

Warto dodać, że od początku 2000 roku MPK S.A. posiada w swoim taborze 26 sztuk niskopodłogowych tramwajów nowej generacji typu NGT6, tzw. bombardierów (od nazwy producenta).

Tabela. Projekty objęte wnioskiem MPK S.A. w Krakowie pn. „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I” i współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Projekt	Opis projektu	Wysokość dofinansowania ze środków unijnych		
		całkowity koszt projektu w mln zł	w mln zł	w %
Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego	Zakup 24 sztuk dwusystemowych, niskopodłogowych wagonów tramwajowych	168,0	84,0	50,0
Budowa pasa tramwajowo-autobusowego w ciągu ul. Lubicz oraz remont ul. Rakowickiej	<ul style="list-style-type: none"> • modernizacja ulicy i torowiska, budowa pasa tramwajowo-autobusowego w ul. Lubicz; • remont torowiska w ul. Rakowickiej • udrożnienie układu komunikacyjnego w obrębie powstającego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego, nowo budowanego Regionalnego Dworca Autobusowego oraz linii szybkiego tramwaju przebiegającej przez rondo Mogilskie; 	39,0	19,5	50,0
Przedłużenie linii szybkiego tramwaju do os. Krowodrza Górka i budowa dworca autobusowego	<ul style="list-style-type: none"> • budowa 2-kilometrowego odcinka linii tramwajowej (fragment linii tzw. krakowskiego szybkiego tramwaju, łączącej os. Kurdwanów z Krowodrzą Górką); • budowa terminala autobusowego przy pętli tramwajowej na os. Krowodrza Górka 	25,0	12,5	50,0

Pierwsza inwestycja w transporcie publicznym w Krakowie wspierana ze środków unijnych.

Modernizacja ciągu tramwajowo-autobusowego: ul. Monte Cassino – Kapelanka – Brożka.

Zmodernizowany zostanie cały ciąg tramwajowy, tj. trzykilometrowy odcinek od ronda Grunwaldzkiego (1) do pętli w Łagiewnikach. Przebudowa obejmie też układ zasilania i sieć trakcyjną. Przebudowane zostanie skrzyżowanie ul. Monte Cassino i Szwedzkiej, gdzie będzie zamontowana sygnalizacja świetlna. Powinno to uporządkować ruch i poprawić bezpieczeństwo. W rejonie tego skrzyżowania powstanie wjazd na torowisko tramwajowe dla autobusów jadących w stronę ronda Grunwaldzkiego. Utworzony będzie nowy, wspólny pas tramwajowo-autobusowy w ul. Monte Cassino, całkowicie wydzielony od ruchu pojazdów indywidualnych. Licząc 800m długości, będzie to prawdopodobnie najdłuższy w Polsce pas tramwajowo-autobusowy z dwoma wspólnymi przystankami. Obecnie na torowisko tramwajowe autobusy wjeżdżają dopiero na przystanek tramwajowo-autobusowy przed samym rondem. Zyskają więc, pasażerowie komunikacji miejskiej. Jadąc także autobusem ominą korek w ul. Monte Cassino oraz uzyskają drugą możliwość przesiadek pomiędzy tramwajami i autobusami

na wspólnym przystanku tramwajowo-autobusowym w ul. Szwedzkiej.

Na ul. Kapelanka powstanie m.in. zatoka autobusowa przy przystanku tramwajowym, na wysokości ul. Słomianej. Modernizacja obejmie sygnalizację świetlną przy skrzyżowaniu z ul. Kobierzyńską i Słomianą. Na ul. Brożka powstanie druga zatoka autobusowa przy przystanku tramwajowym, na wysokości ul. Borsuczej. Planowane jest też na całym ciągu podwyższenie peronów przystanków tramwajowych, by ułatwić wsiadanie do pojazdów.

Na wysokości skrzyżowania ul. Kapelanka / Brożka i Grota-Roweckiego zostaną wykonane dodatkowe rozjazdy tramwajowe, w związku z planowaną budową linii tramwajowej do kampusu UJ. Nowa trasa jest już ujęta w priorytetach inwestycyjnych Gminy Kraków. Miałaby ona około 3,3 kilometra długości. Koszt budowy szacowany jest na około 44 mln zł. Po obecnych sukcesach inwestycyjnych – Kraków tym bardziej będzie czynił starania o pozyskanie finansowego wsparcia z Unii dla tej inwestycji.

(1) O nowatorskich w skali kraju rozwiązaniach na rondzie Grunwaldzkim, które nadają priorytet pojazdom komunikacji zbiorowej wspominałem w nr 2 (zima 2004) Zielonego Świata w artykule „Priorytety dla pojazdów komunikacji miejskiej na przykładzie Krakowa”

Pierwsze bombardierey były składane w siedzibie krakowskiego MPK – na terenie Zajezdni Podgórze w Łagiewnikach.

Za ok. 2 lata Kraków będzie miał 50 sztuk nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów, najwięcej w kraju.

Zakup nowych wagonów jest powiązany z modernizacją torowisk tramwajowych. Było to warunkiem dofinansowania z funduszy unijnych zakupu nowych tramwajów. Nowe wagony będą m.in. obsługiwały zmodernizowany dwukilometrowy odcinek linii tramwajowej od pętli przy ul. Kamiennej (Dworzec Towarowy) do os. Krowodrza Górka.

Podsumowanie.

Dofinansowanie inwestycji w transport miejski z funduszy unijnych – zwłaszcza w systemy tramwajowe stało się w Krakowie faktem. Skala pierwszych inwestycji i najwyższa w kraju wielkość dotacji dla projektów krakowskich świadczy o dobrym przygotowaniu krakowskich urzędników oraz MPK S.A. Finansowanie rozwoju komunikacji tramwajowej to bardzo pozytywny „zielony” sygnał.



Tramwaj Bombardiera NGT6 na ulicy Karmelickiej w Krakowie. Warto zauważyć, że na zdjęciu pierwszeństwo mają piesi, następnie tramwaje, a dopiero na końcu samochody. (JP)

Wojciech Szymalski, Stanisław Biega

Nierentowne pociągi – kolejny krok do zawiesznień czy okazja do dyskusji o ekonomice kolei?

W sierpniu br. PKP Przewozy Regionalne zamieściło w internecie listę pociągów o najniższej frekwencji w województwach przez niego obsługiwanych (1). PKP PR tłumaczy, że chce doprowadzić do społecznej kontroli pracy kolei, aby zwiększyć jej atrakcyjność i konkurencyjność. Jednak nie dziwi zdenerwowanie lokalnych społeczności ogłoszeniem, gdyż dotąd, deficytowe zdaniem PKP pociągi, były likwidowane praktycznie bez uprzedzenia i bez jakiegokolwiek kontroli. W efekcie PKP od 1999 r. straciło więcej pasażerów niż zlikwidowało połączeń.

Informacja PKP Przewozy Regionalne poza podaniem numerów pociągów oraz godzin ich kursowania nie zawiera innych danych. W efekcie nie wiadomo, co jest powodem uznania pociągu za nierentowny. Ale przewoźnik oczekuje przeznaczenia wyższej dotacji od samorządów na pokrycie deficytu tych połączeń, gdyż na liście są pociągi, które wg obliczeń PKP PR mają deficyt ponad 80%.

Na liście znajdują się też połączenia obsługiwane nowymi, oszczędniejszymi w eksploatacji autobusami szynowymi zakupionymi przez samorząd. Przynajmniej w dwóch przypadkach kursy te cieszą się ponad 100% zainteresowaniem pasażerów (tzn. niektórzy podróżni muszą stać w trakcie jazdy pociągiem, gdyż wszystkie miejsca siedzące są zajęte). Dysponujemy zdjęciami pociągu lokalnego Hajnówka 7.13 -Czeremcha, gdzie na 38 miejsc siedzących 18 sierpnia jechało 60 osób. Inny przykład to pociąg Kędzierzyn Koźle 9.05-Kamieniec Ząbk., dla którego niezależne badania prowadzone na zlecenie województwa opolskiego wykazują stuprocentowe obłożenie. Przykłady te pokazują, że dane PKP nie są rzetelne. Jest to efektem braku wiarogodnej metodologii dokonywania pomiarów przychodów przez przewoźnika i polityki zawyżania kosztów pociągów regionalnych. Polityka ta skutkuje w br. podniesieniem kosztów uruchomienia pociągów o ok. 30%(!), a niekiedy nawet o 50% na pociąg. Dla przykładu w Woj. Opolskim koszt pociągu z dnia na dzień po wprowadzeniu obecnego rozkładu jazdy wzrósł według danych przewoźnika średnio o 29,88%! Doprowadziło to do kuriozalnej sytuacji, że według danych PKP PR pociąg, który kursował obsługiwany lokomotywą z dwoma wagonami, gdzie zużycie paliwa wynosi ok. 150-200 l/100km, kosztował taniej, niż wprowadzony w nowym rozkładzie jazdy autobus szynowy, który zużywa ok. 30-40 l paliwa na 100 km.

Nie wiadomo na podstawie jakich badań Przewozy Regionalne twierdzą, że pociągi z listy mają najniższą frekwencję. Czy były to badania własne, czy niezależne, o których mowa w informacji PKP? Jaki był ich zakres i kiedy je przeprowadzono? Tego wszystkiego, a przede wszystkim liczby pasażerów podróżujących podanymi pociągami brakuje w informacji PKP. Dlatego nie może zostać poddana praktycznie żadnej weryfikacji, chyba, że samorządy dysponują własnymi rzetelnymi i kompleksowymi badaniami, a takich niestety w Polsce jest wciąż niewiele. W br. tylko niektóre województwa jak Śląskie, czy Opolskie prowadziły(a) niezależnie od PKP zbiorcze badania potoków podróźnych w pociągach regionalnych, czy badania przychodów. Większość województw wykonywała zaledwie badania wyrwykowe.

Tymczasem tylko kompleksowe badania wraz z liczeniem przychodów są podstawą do prawidłowego rozliczenia PKP PR z prowadzonej usługi przewozów regionalnych oraz pozwalają policzyć, jaka dotacja powinna być przewoźnikowi przyznana. PKP PR wykonuje badania zapelnienia (frekwencji) i przychodów bez „sprzężenia”, co prowadzi do sytuacji kuriozalnej, że przychód z pasażera w pociągu wg danych PKP PR opatrzonych klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” jest nawet niższy, niż przychód z najtańszego biletu okresowego na przejazd (2,15 zł) i wynosi, np. ok. 2 zł.

To jest powodem, że w informacji przewoźnika nie ma szczegółowych danych, które każdy mógłby sprawdzić, choćby w wyniku dziennikarskiego reportażu. A o wydatkowaniu przez samorządy środków na przewozy służby publicznej powinno się dyskutować na podstawie badań, których wyniki są powszechnie znane, a pasażerowie mogą zorientować się, że ich potrzeby, a nie widzimisię kolejarzy, są podstawą do ułożenia rozkładu jazdy. W tym roku w efekcie znacznego ograniczenia oferty przewozowej w I kwartale PKP PR stracił 9% pasażerów wg danych UIC. Przy wiodących kosztach stałych przewozów kolejowych tylko zwiększenie pracy przewozowej może ograniczyć ponoszone straty i zwiększyć przychody.

(1) W Woj. mazowieckim przewozy wykonują Koleje Mazowieckie, które po powołaniu do życia przywracają wcześniej zawieszane przez PKP PR połączenia. Podobna sytuacja jest w Woj. Pomorskim, gdzie SKM wprowadza nowe kursy na linie, gdzie PKP PR zawieszała swoje połączenia.

Wieści z Radia Erewań

W słynnym dowcipie Radio Erewań mówiło o rozdawanych traktorach na Placu Czerwonym w Moskwie. Potem okazało się, że nie rozdają, a kradną i nie traktory, a rowery i nie w Moskwie, tylko w Leningradzie. Podobnie z informacjami, że na sieci PKP w wyniku wzrostu cen benzyny, wzrosły przewozy. Nie wzrosły, a spadły...

Wg danych UIC (unia zrzeszająca koleje) w pierwszym kwartale 2005 r. w Polsce przewozy spadły o 8% w stosunku do I kwartału 2004r. Gdyby nie wzrost cen benzyny spadłyby, pewnie jeszcze bardziej. Zdecydowaną większość przewozów w Polsce realizuje PKP Przewozy Regionalne, które co roku notuje spadek przewozów bliski 10%. W grudniu wszedł w życie bardzo słaby rozkład jazdy, w ramach którego odwołano blisko 600 pociągów w kraju. Część potem przywrócono, ale pasażerowie z usług kolei zdążyli zrezygnować.

PKP SA gromiło tych wszystkich, którzy poddawali w wątpliwość dane, że odwołano więcej niż 100 pociągów, gdyż tę liczbę pokazywały statystyki PKP. Na przykładzie Woj. opolskiego zobaczymy ten mechanizm; praca przewozowa w odróżnieniu od reszty kraju nie uległa zmianie i wynosi 3,1 mln pociągów, ale liczba pociągów wzrosła z 209 do 246. PKP PR w kraju podzieliło relacje kilkuset pociągów na dwa, stąd w statystyce zmiany były tak niskie. Pociągów kursuje ilościowo tyle samo, tylko pasażer ma ich mniej na swojej linii i nie tak daleko, jak nimi podróżował.

PKP InterCity notuje wzrost przewozów. Notuje, gdyż w grudniu przejęło do PKP PR najlepsze dzienne pociągi pospieszne m.in. Lublin - Szczecin przez Warszawę, Poznań, Warszawa - Gdynia, Warszawa - Zielona Góra, Pasażer jest ten sam, tylko teraz pracuje na konto InterCity. Przewozy tymi pociągami należy szacować rocznie na 1,5-1,8 mln osób, czyli podobnie co osiągnięte 440 tys. pasażerów wzrostu. Nowe pociągi to rocznie nawet ok. 70 mln zł dodatkowych przychodów. Ma to kapitalny wpływ na poprawę wyników IC. W podstawowej działalności spółki, w ekspresach nie ma wzrostu przewozów. Oczywiście działania marketingowe InterCity (nowe promocje cenowe, niespotykany dotąd zakres reklamy), które obserwujemy w tym roku dadzą efekty, ale jak sam prezes Jacek Prześluga mówi, na to potrzeba roku. Ciekawe, że Inter

City poprawę wyników osiąga przez dotarcie do klientów o mniej zasobnej kieszeni, czyli odwrotnie do tego, co zazwyczaj pojawiało się w komentarzach analityków. Najbliższą przyszłością Inter City są przewozy konkurencyjne do PKP PR, a nie ekskluzywne przewozy dla biznesu, gdzie nie ma widocznych rezerw dla wzrostu przewozów, natomiast konkurencja lotnicza skutecznie przejmując klientów kolei.

Wzrost przewozów na SKM i WKD ma miejsce praktycznie od wydzielenia tych spółek z PKP. Zanim benzyna zaczęła drożeć, przewoźnicy poprawili ofertę (ruch cykliczny, więcej połączeń). Dlatego proces wzrostu liczby pasażerów stopniowo ma miejsce od 2002r. (2005 r. to kontynuacja procesu, a nie jego początek), gdy pozostali przewoźnicy grupy PKP tracili znaczną część klientów. Co ciekawe o takich spółkach jak SKM i WKD mówi się (np. Adrian Furgalski z TOR, eksperci centrum im. Adama Smitha, kolejowe centrale związków zawodowych), że są za małe, by samodzielnie funkcjonować na rynku. Z jednej strony proponuje się ich prywatyzację, z drugiej włączenie do PKP. Pierwsze jest niemożliwe ze względu na protest samych kolejarzy. Drugie, gdyż jest powrotem do PRL-owskiej struktury kolei niezgodnej z prawem unijnym. A rynek rewiduje wizję, pokazując, że niewielkie firmy przewozowe, nawet w strukturach PKP potrafią przyciągnąć klientów, wykorzystując swój potencjał i wypracować zysk. I że nie przewozy kwalifikowane, ale przewozy regionalne stanowią rynek, na którym można przewozić miliony pasażerów i osiągnąć przy rozsądnych dotacjach dodatni wynik finansowy. Dlatego dobra sytuacja finansowa Kolei Mazowieckich nie jest zaskoczeniem, ale potwierdzeniem, że regionalizacja kolei tylko może dobrze wpłynąć na sytuację kolei. Przypomnijmy Koleje Mazowieckie wożą więcej pasażerów niż robiło to PKP PR, uruchamiają nowe pociągi, modernizują tabor, rocznie dostając 78 mln zł dotacji, gdy PKP PR potrzebowało na pokrycie deficytu bez inwestycji 135 mln zł.

A radio Erewań. Właśnie ogłosiło, że PKP to są drugie najbardziej punktualne koleje w Europie. Lepsze od niemieckich, duńskich, holenderskich, brytyjskich, francuskich. A ile w tym prawdy... to w następnym odcinku kolejowego radia Erewań.

Stanisław Biega

Dyrektor od 2001 Biura koordynacji komunikacji kolejowej w Woj. opolskim, pracującego an zlecenie urzędu marszałkowskiego. Prowadził projekty kolejowe dla Woj. Opolskiego, Podkarpackiego, Śląskiego i Podlaskiego. Organizator analitycznych konferencji prasowych przeciwko likwidacji pociągów przez PKP PR(2003, 2004). Ekspert i praktyk rynku kolejowego.

Magdalena Zowski

Rowerem po Grazu

Graz, drugie co do wielkości miasto w Austrii, liczące 250 tysięcy mieszkańców, ma wiele do zaoferowania rowerzystom. W czasie trzytygodniowego pobytu w nim miałam okazję zasmakować jazdy na rowerze, korzystając z wysmienitej sieci ścieżek rowerowych.

Już w 1980 roku władze Grazu postawiły na rower - przyjęty Masterplan ustanawiał cel 190 km ścieżek rowerowych oraz zwiększenie udziału rowerzystów we wszystkich podróżach do 19%. Cel jest jak najbardziej realny biorąc pod uwagę wysokość budżetu na infrastrukturę dla rowerów: 1 milion euro rocznie.

Dziś sieć dróg rowerowych wynosi 106 km, a udział rowerzystów w podróżach osiągnął 14,2%.

Infrastruktura

1051 km	dróg w Grazu
55 km	dróg ekspresowych
194 km	ulic Tempo 50
802 km	ulic o ruchu uspokojonym - Tempo 30
106 km	wydzielonych dróg dla rowerów

Typowa ścieżka rowerowa w Grazu to pas wytyczony na chodniku, chodnik zaś jest asfaltowy. Chociaż ścieżka i chodnik są oddzielone od siebie tylko namalowanym pasem, piesi i rowerzyści żyją zgodnie, nie wchodząc sobie w drogę. Ścieżki mają równą nawierzchnię, a krawężniki na przejazdach są niezauważalne - w najgorszym wypadku mają 1 cm, a najnowszy trend to 0 cm, zgodnie z wymogami niepełnosprawnych. Kostkę bauma spotyka się bardzo rzadko, czasem pojawia się na przejazdach przez jezdnie. Pewnym mankamentem tutejszych ścieżek jest to, że są w większości dwukierunkowe, co przy dużym natężeniu ruchu zmniejsza komfort jazdy. Rekompensatą jest 800 km ulic ruchu uspokojonego (76% wszystkich dróg w mieście!), gdzie rowerzyści mogą korzystać z całej szerokości ulicy. Austria nie jest tak bogatym i rozrzuconym krajem jak Polska, dlatego na wspólnych ciągach pieszko-rowerowych często stosuje się wspólne sygnalizatory.

Parkowanie

Miejsca postojowe dla samochodów wytyczone są wyłącznie w pasie jezdni - chodnik służy tu do chodzenia, nie do parkowania. Na większości ulic samochody mogą parkować wyłącznie równolegle, dzięki czemu nie ma ryzyka że przodem maski zajmą chodnik, a jednocześnie poprawia się wzajemna widoczność kierowców i rowerzystów, w szczególności na wszechobecnych kontrapasach. Co kilkadziesiąt metrów parking dla samochodów ustępuje miejsca parkingowi rowerowemu, co przy okazji bardzo dobrze ilustruje ile miejsca w mieście oszczędza się

dzięki rowerom - w miejscu, które zajęłyby jeden samochód, zaparkowanych jest ok. dziesięć rowerów. Parking rowerowy to kilka stojaków dla rowerów, w kształcie odwróconej litery "U", na których można wygodnie oprzeć rower oraz przywiązać do nich ramę i koło. Chociaż większość cyklistów i tak się tym nie kłopotuje, zostawiając rower luzem i blokując jedynie tylne koło. Oprócz tego zadane parkingi rowerowe znajdują się przy większości szkół i miejsc pracy. Instytut, w którym gościłam, zapewnia swoim pracownikom nie tylko wygodny parking, ale dba również o stan techniczny ich rowerów, organizując okresowo naprawę. Po skończonym dniu pracy pracownik odbiera naprawiony rower. Do tego celu zatrudniają osoby bezrobotne.

Inne udogodnienia

Większość ulic jednokierunkowych jest dostępna dla rowerzystów w obu kierunkach. Na znakach zakazu wjazdu królują napisy "Ausgenommen Radfahrer" ... czyli "z wyjątkiem rowerzystów". Czasami dla ruchu rowerów "pod prąd" wytyczony jest specjalny kontrapas. Rowerzyści mogą również poruszać się po pasach dla autobusów oraz strefach pieszych w centrum miasta.

Inicjatywy miasta

Miasto prowadzi stały monitoring ruchu rowerowego. W sześciu punktach zainstalowane są czujniki, mierzące zarówno liczbę rowerzystów, jak i prędkość i kierunek jazdy. Dzięki temu wiadomo np. że zimą przez most Keplerbruck przejeżdża ponad 2500 rowerzystów dziennie. Miasto realizuje coraz to nowsze projekty rowerowe, począwszy od mostów przeznaczonych wyłącznie dla rowerzystów i pieszych, oddzielnych pomostów dla rowerzystów, przez specjalny objazd dla rowerzystów w strefie grożącej lawinami, po nowoczesny strzeżony parking rowerowy na 275 rowerów, usytuowany przy dworcu głównym. Za 1 euro można tu zostawić bezpiecznie rower na cały dzień, a za 7 euro wykupić miesięczny abonament. Ostatnią inicjatywą miasta są bezpłatne punkty z narzędziami do rowerów, skąd można pobrać klucze oraz pompkę, wyregulować rower, a na zakończenie przetrzeć ręce papierowym ręcznikiem.

Podział podróży w 2004 r.

Udział w ogólnej podróży

19,3%
14,1%
38,2%
9,1%
19,3%

Uczestnicy ruchu

piesi
rowerzyści
kierowcy samochodów
pasażerowie samochodów
pasażerowie komunikacji publicznej

Prawo

Oczywiście w kraju, w którym przyjęto konwencję o ruchu drogowym, tzw. Konwencję Wiedeńską, obowiązują przepisy zgodne z prawem międzynarodowym. Kierowca skracając w drogę poprzeczną musi ustąpić pierwszeństwa rowerzyście, który jedzie ścieżką wzdłuż drogi głównej. Dlatego, inaczej niż w Polsce, nie musiałam pokonywać przejazdów rowerowych z duszą na ramieniu, hamując przed nadjeżdżającymi samochodami - to kierowca zatrzymywał się, przepuszczał mnie i kontynuował jazdę dopiero kiedy przejechałam na drugą stronę.

Piesi

Na marginesie warto dodać, że w Grazu (i w ogóle w Austrii) nie tylko rowerzyści mają dobrze, również pieszy czują się bezpiecznie i swobodnie. Przechodząc po raz pierwszy przez ulicę poza pasami, chciałam odczekać, aż wszystkie samochody przejadą - ku mojemu zdumieniu pierwszy nadjeżdżający kierowca zatrzymał się i kurtuazyjnym gestem wskazał, że ustępuje mi pierwszeństwa. W Austrii istnieje niepisana zasada, że pieszy może w dowolnym miejscu przekroczyć ulicę (na własną jednak odpowiedzialność), a kierowcy zatrzymują się i ustępują mu pierwszeństwa. U nas niestety, nawet na pasach, gdzie pieszy teoretycznie ma pierwszeństwo, trzeba czasem odczekać dobrych kilka minut, zanim kierowca się zatrzyma.

W artykule wykorzystano informacje z wywiadu z Helmutem Spinke, miejskim planistą rowerowym, odpowiedzialnym za infrastrukturę rowerową w Grazu.



Kontrapas dla rowerów na ulicy z obustronnym parkowaniem. (MZ)



Niestrzeżony parking rowerowy na każdej ulicy. (MZ)



Przydrożny, samoobsługowy serwis rowerowy. (MZ)

Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,
tel/fax.: 0-22 6217777
cz@zm.org.pl

www.czt.zm.org.pl

redaktor naczelny: Krzysztof Rytel
sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski
skład: Agnieszka Rejowska

Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.

Przedruk materiałów publikowanych w „Zielonym Świecie” jest dozwolony bezpłatnie i bez ograniczeń pod warunkiem podania źródła.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, reklam i artykułów sponsorowanych. Ceny za reklamę ustalane są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.

Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych, zainteresowanych otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt. Nakład 1500 egz. Numer zamknięto 27 sierpnia 2004 r.

Zdjęcia: Magda Zowsik (MZ), Wojciech Szymalski (WS), Krzysztof Rytel (KR), Aleksander Buczyński (AB), Jarosław Prasol (JP), Jan Schainer (JS)



Biuletyn powstał przy dofinansowaniu Funduszu Inicjatyw Obywatelskich

