



## W NUMERZE

**Temat Numeru:**

**KOSZTY  
TRANSPORTU**

**Internalizacja kosztów  
zewnętrznych transportu  
w Polsce – próba oceny  
postępów** - str. 1

**Rozmowa Zielonego Światła  
z dr Andrzejem Kassenbergiem,  
prezesem Instytutu  
na rzecz Ekorozwoju** str. 2

**Którędy droga  
– kontrowersje na temat  
obwodnicy Augustowa** - str. 7

**Lotniska skazane  
na upadek** - str. 9

**KOLEJ  
Doniesienia Kolejowe** - str. 8

**USPOKAJANIE RUCHU  
Bezpieczniej w Puławach  
i nie tylko** - str. 10

**KOMUNIKACJA MIEJSKA  
Modřany – pomysłowa linia  
tramwajowa** - str. 1

**ROWERY  
Jak rower podbija  
Warszawę** - str. 13  
**Mosty Bratysławy** - str.15

Biuletyn CZT dociera do:  
parlamentarzystów, radnych sejmików  
wojewódzkich i rad miast wojewódzkich,  
Ministerstwa Transportu  
i Budownictwa, zarządów kilkudziesięciu  
największych miast  
w Polsce, zarządów i przewoźników  
komunikacji miejskiej, przewoźników  
kolei regionalnej, kilkunastu organizacji  
pozarządowych  
i przedsiębiorstw transportowych.

**Wojciech Szymalski**

## Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu w Polsce – próba oceny postępów

Europejska Polityka Transportowa do 2010 roku jako jeden z głównych warunków swej wykonalności wymienia internalizację kosztów zewnętrznych transportu poprzez pełne wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci”. Umożliwi to bowiem pojawienie się niezakłóconej wolnorynkowej konkurencji pomiędzy różnymi gałęziami transportu oraz zrównoważenie struktury podziału przewozów pomiędzy różne środki transportu. Polityka każdego kraju należącego do Wspólnoty powinna zatem skupiać się na tym, aby cena usługi transportowej odzwierciedlała takie jej negatywne oddziaływania, jak np.: koszty wypadków drogowych lub zanieczyszczenia powietrza. Należy więc jak najszybciej zadać sobie pytanie, jaki jest stan internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Polsce. *ciąg dalszy na str. 4*

**Aleksander Buczyński**

## Modřany – pomysłowa linia tramwajowa

W ZŚ nr 7 (lato 2006) pisaliśmy o szybkim tramwaju Hlubočepy - Barrandov jako przykładzie nowoczesnego rozwiązania transportowego z Pragi czeskiej. W niniejszym numerze przedstawiamy linię tramwajową na osiedle Modřany - przykład rozwiązania znacznie starszego, ale również funkcjonalnego, szybkiego i wygodnego. *ciąg dalszy na str. 12*



W zabytkowym tunelu pod Wyszehradem jezdnia zwęża się do jednego pasa, ale dzięki inteligentnej sygnalizacji tramwaj nie jest blokowany przez samochody (AB)



# Rozmowa Zielonego Świata z dr Andrzejem Kassenbergiem, prezesem Instytutu na rzecz Ekorozwoju

**Rozmawia Melania Żalińska**

**Uważa Pan, że rozwój transportu może obniżyć w nadchodzących latach konkurencyjność polskiej gospodarki. Wydaje się to sprzeczne z popularnymi teoriami o dobrodziejstwie, jakie on za sobą niesie, na czym więc opiera Pan swoje twierdzenie?**

Polska powinna bez trudu wywiązać się ze zobowiązań międzynarodowych odnośnie poziomu emitowanych gazów cieplarnianych, a zwłaszcza dwutlenku węgla. Należy jednak liczyć się z tym, że limity te będą z czasem zaostrzane. Tymczasem, w naszym kraju postępuje gwałtowny rozwój motoryzacji, będącej jednym z ważniejszych źródeł tych zanieczyszczeń. Przykładowo, według prognozy "I Krajowego planu rozdziału uprawnień do emisji CO<sub>2</sub>", do 2015 r. wielkość wyemitowanego przez transport CO<sub>2</sub> wrosnąć ma o 80% w stosunku do roku 2001. Jak tak dalej pójdzie, za parę lat będziemy musieli zacząć kupować uprawnienia do emisji z zagranicy.

**Ale przecież bezpośrednio dla transportu nie wyznaczono żadnych limitów emisyjnych, to po co się nim przejmować?**

Rzeczywiście, ale zarówno Protokół z Kioto, jak i dyrektywy unijne zobowiązują nas do zachowywania konkretnych poziomów ogólnej krajowej emisji, niezależnie od jej źródeł, które przecież mogą być bardzo różne. Szczegółowego podziału ograniczeń dokonuje się wewnątrz państw objętych umowami. Głównym producentem CO<sub>2</sub> jest na całym świecie energetyka, a także przemysł więc to na nie w ramach europejskiego handlu emisjami nakładane są limity, których poszczególne instalacje nie mogą przekraczać. Podmioty gospodarcze w razie przekroczenia normy muszą odkupić prawo do emisji od tego, kto produkuje mniej niż jego własny limit lub zapłacić surową karę - dziś 40, a od 2008 roku aż 100 EUR za tonę. Tymczasem transport, pomimo że produkuje w Polsce rocznie kilkadziesiąt milionów ton dwutlenku węgla, nie jest objęty systemem handlu emisjami, bo byłoby to bardzo trudne. W efekcie, kiedy suma emisji ze wszystkich źródeł przekroczy poziom przyjęty dla Polski, nawet jeśli przyczyni się do tego nadmierny rozwój transportu, koszty poniesie kto inny. W nawiązaniu do zmniejszającego się limitu krajowego rząd nakładać będzie coraz bardziej wyśrubowane dopuszczalne poziomy emisji dla zakładów przemysłowych, energetycznych i innych podmiotów handlujących emisjami. Obecnie przyznano dla nich ponad 60% krajowej emisji. Jednakże, kiedy emisja CO<sub>2</sub> z sektora transportu wzrośnie o przewidywane 80%, a w dalszej perspektywie poza rok 2015 jeszcze więcej, trzeba będzie ograniczyć pozostałe źródła emisji tego gazu. Gdy

poziomy dozwolonej emisji z podmiotów gospodarczych zostaną obniżone, zakłady te będą zmuszone do kupowania uprawnień z zewnątrz lub obniżenia emisji gazów, co także wiąże się z kosztami, zwykle wymaga bowiem zmian technologicznych.

**A jeśli mimo wszystko przekroczymy limity redukcyjne z Kioto?**

Jeżeli nie dadzą zadowalających efektów ani działania własne, ani tak zwane mechanizmy elastyczności (handel uprawnieniami do emisji, odkupywanie jednostek emisji gazów od krajów objętych obowiązkiem redukcyjnym lub inwestowanie w projekty ograniczające emisję w słabiej rozwiniętych państwach), to przekroczenie ustalonego limitu będzie oceniane w kontekście politycznym, wiarygodności danego kraju. Protokół z Kioto nie przewiduje kar finansowych dla krajów, które go ratyfikowały, a nie przestrzegają, ale na inne sposoby motywuje do działania.

**Jak na razie nie mamy jednak problemów z wypełnianiem naszych zobowiązań. Czy istnieje realne zagrożenie, że to się zmieni?**

Postanowienia Protokołu z Kioto są takie, iż Polska zredukować musi całkowity poziom emisji gazów szklarniowych o 6%, co oznacza, że w latach 2008 - 2012 jej średni, roczny poziom musi być o tyle niższy niż w roku 1988. Bardzo łagodnie potraktowano Polskę, zezwalając właśnie na ten rok bazowy. Gdyby był to 1990, tak jak w przypadku większości państw, mielibyśmy problemy z osiągnięciem odpowiedniego poziomu redukcji, gdyż emisja CO<sub>2</sub> była wówczas o 20% niższa niż dwa lata wcześniej. Jest jednak bardzo prawdopodobne, iż niedługo przestaniemy być traktowani ulgowo. Komisja Europejska uważa, że do 2020 r. UE będzie musiała zmniejszyć emisję o 15-20%, a przez kolejne 30 lat nawet o 60-80% - zgodnie z rezolucją Parlamentu Europejskiego (w stosunku do roku 1990). Ponadto, w starej unijnej piętnastce obowiązuje podział obowiązków co do uzyskania wspólnego celu z Kioto, jakim jest redukcja o 8% w stosunku do roku 1990. Podział obowiązków nie jest równomierny. Jedne kraje muszą wprowadzić znaczne ograniczenia, inne wyraźnie mniejsze, a niektóre mają nawet przyzwolenie na wzrost emisji. Nie wiadomo, jak ten podział obowiązków redukcyjnych będzie wyglądał po roku 2012. Ponieważ mamy tak znaczną redukcję emisji w ostatnich kilkunastu latach, istnieje obawa, że inne kraje będą chciały ją wykorzystać, gdyż zredukowanie u nich emisji gazów cieplarnianych będzie bardzo kosztowne. Może to oznaczać dla Polski niskie limity emisyjne ale nie tylko dla nas, gdyż dotyczy to także kilku innych nowych członków UE.

## ● **Twierdzi Pan więc, iż równoczesne zaostreżenie wymogów oraz intensywny rozwój transportu mogą doprowadzić do kryzysu?**

Dokładnie tak! Jeśli nadal będziemy rozwijać transport samochodowy tak jak dotychczas, a w dodatku rozbierać tory kolejowe, to po 2012 roku możemy się obudzić z przystawioną ręką w nocniku. Nie będziemy bowiem w stanie zapanować nad wysokimi emisjami transportowymi, co spowoduje, że koszty przekraczania limitów będą coraz bardziej obciążać inne sektory gospodarki. Długofalowo może przyczynić się to do spadku ich konkurencyjności na rynku światowym.

## ● **To dosyć przynębiająca wizja. Trudno sobie jednak wyobrazić, żebyśmy nagle przestali korzystać z samochodów. W Polsce auto traktowane jest przecież jako wyraz prestiżu społecznego.**

Tak jest. Samochód świadczy obecnie o dobrobycie użytkownika, o jego pozycji społecznej. Biorąc pod uwagę polski PKB na osobę, mamy wyjątkowo dużo samochodów. Co więcej, mimo że emisja gazów szklarniowych spadła w ostatnich latach, to nadal w przeliczeniu na głowę mieszkańca jest ona jedną z wyższych w świecie. Jednak nie chodzi o to aby wyeliminować samochód czy ograniczyć znacząco jego użytkowanie. Chodzi o dostrzeżenie jego właściwego miejsca w całej gamie możliwych sposobów zaspokajania potrzeb transportowych gospodarki i ludzi, oraz o dokonanie wyboru rozwiązania, które powodować będzie najniższe koszty ich zaspokajania, a także niskie koszty społeczne i ekologiczne (tzw. koszty zewnętrzne). Te ostatnie praktycznie nie są brane pod uwagę.

## ● **Tego trendu łatwo się nie zmieni. Jakie więc widzi Pan rozwiązania?**

Konieczne są poważne zmiany w polityce Państwa. Po pierwsze trzeba odejść od nadmiernej promocji transportu drogowego i postawić na zarządzanie popytem na usługi transportowe. Po drugie należy rozwijać formy transportu przyjazne dla środowiska, to jest: transport kolejowy, publiczny, rowerowy oraz pieszy. Tymczasem, w najbliższych kilku latach na poziomie krajowym dostaniemy z UE kilkanaście miliardów euro, z czego aż 60% przeznaczonych ma być na drogi, 25% na kolej, 10% na transport publiczny w miastach, a 5% na inne. Ta proporcja powinna być inna - bardziej korzystna dla przyjaznych środowisku form transportu. Należy także pamiętać o funduszach, które będą w gestii województw - w sektorze transportu głównie pójdą one na drogi, tak więc proporcja jest jeszcze bardziej niekorzystna.

## ● **Czyli mamy nie inwestować w drogi? Przecież to nierealne...**

Oczywiście, że nie! Inwestować trzeba, konieczna jest jednak zmiana filozofii budowania dróg w Polsce. W pierwszej kolejności należy podejmować działania na rzecz racjonalnego ograniczania potrzeb, potem na rzecz transportu niedrogowego, a dopiero później modernizować lub poszerzać istniejące trasy. Jeśli i to będzie za mało, konieczne okaże się wprowadzenie nowoczesnych technik sterowania ruchem i zwiększania przepustowości. Dopiero w ostatniej kolejności można planować budowanie dróg w nowych lokalizacjach. Jest to ważne nie tylko ze względu na zanieczyszczenia. Wystarczy spojrzeć na Portugalię - tam wybudowano za dużo dróg i teraz nie wystarcza pieniędzy na ich utrzymanie.

## ● **A czy nie ma innej metody? Załóżmy, że nie chcielibyśmy redukować rozwoju transportu - czy jest sposób by pomimo to zmniejszać emisje?**

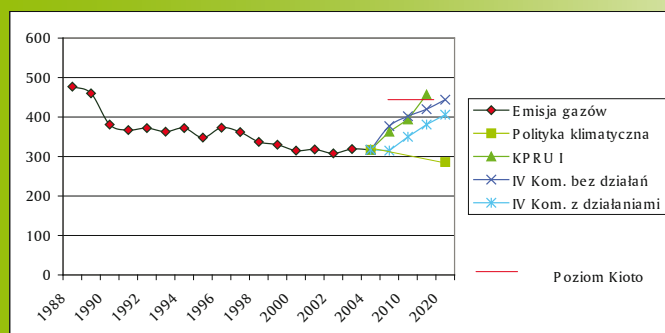
Owszem, są odmienne rozwiązania, choć wiążące się z podobną zmianą filozofii państwa. Chodzi o energetykę. Energia w Polsce jest wykorzystywana o wiele mniej efektywnie niż na Zachodzie. A jak wiadomo - im więcej produkujemy energii, tym więcej zanieczyszczeń trafia do atmosfery. Gdybyśmy zwiększyli efektywność, moglibyśmy znacząco zwiększyć PKB bez wzrostu produkcji energii i emisji gazów szklarniowych z energetyki. Tak naprawdę moglibyśmy nawet zużywać mniej energii niż obecnie, nadal się rozwijając. Aby to osiągnąć, trzeba dalej modernizować przemysł, przeprowadzić wielką kampanię ograniczania zużycia energii (w tym ciepła) w obiektach handlowych, rozrywkowych, budynkach użyteczności publicznej, w naszych mieszkaniach i domach oraz poprawić efektywność wytwarzania energii - elektrownie są u nas o 10 punktów procentowych mniej wydajne niż w reszcie Unii Europejskiej. Wymagałoby to na przykład wymiany bloków energetycznych, których ponad połowa ma więcej niż 30 lat, a niektóre nawet ponad 60. Gdyby to zrobić, nie byłyby nam potrzebne nowe moce produkcyjne. Ale to już zupełnie inny temat...

## ● **Czyli jednak stawiałby Pan w pierwszej kolejności na redukcję tempa wzrostu motoryzacji?**

Tak jest. Myślę, że jest to konieczne, aby w dłuższej perspektywie nie stanowiło to zagrożenia dla konkurencyjności naszej gospodarki.

*Dziękuję za rozmowę.*

### **Emisja gazów cieplarnianych 1988 – 2004 i jej prognozy w Polsce (mln ton)**



W nowej perspektywie finansowej na lata 2007-2013 transport na poziomie kraju ma otrzymać z UE 15,2 mld Euro z tego 60% przeznaczonych na drogi, 25% na kolej, 10% na transport publiczny, a 5% na inne.

W efekcie przewiduje się w latach 2001-2015 wzrost emisji CO<sub>2</sub> z sektora transport o 80% i spadek osób korzystających z kolei o 25%.

Wstępne stanowisko UE w sprawie ograniczeń po Kioto to 15-20% do 2025 i 60-80% do roku 2050.

# Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu w Polsce – próba oceny postępów

## Założenia

Według globalnych szacunków, koszty zewnętrzne transportu jako gałęzi gospodarki wynosiły w 1995 roku od 7,8% PKB w krajach UE do nawet 14% w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Dla Polski wartość tę szacuje się na 12,6 mld euro (ok. 39,8 mld złotych) w tym samym roku, czyli blisko 13% ówczesnego PKB [1].

Głównym celem internalizacji kosztów zewnętrznych jest uzyskanie środków na likwidację skutków transportu, czyli np.: leczenie ofiar wypadków drogowych, ograniczanie skutków zanieczyszczeń powietrza, nadmiernego hałasu itp. Internalizacja spowoduje także osiągnięcie takiej relacji cen usługi transportowej pomiędzy różnymi środkami transportu, aby odzwierciedliła ona stosunki między całkowitymi kosztami tych usług, które zawierają przecież w sobie koszty zewnętrzne.

W 1995 r. transport i łączność wyprodukowały 0,6% PKB Polski, czyli 1,7 mld złotych [2]. Zakładając, że nie było jeszcze wówczas w Polsce żadnych mechanizmów internalizacji kosztów zewnętrznych, można przyjąć, że opłaty, jakie ponosili w tamtym roku odbiorcy usług transportowych, powinny wynieść 41,5 mld złotych, przy czym koszty zewnętrzne odpowiadałyby za 95,6% tej kwoty. Koszty zewnętrzne byłyby więc dominującym składnikiem ceny usług transportowych. Nie popełnimy zatem większego błędu, jeśli w dalszej części artykułu przyjmujemy, że internalizacja kosztów zewnętrznych zmierza do takich relacji cen usługi transportowej, która odzwierciedla stosunki między ich kosztami zewnętrznymi.

Relacje pomiędzy kosztami zewnętrznymi różnych rodzajów transportu pasażerskiego kształtują się na terenie Europy w taki sposób, że jeśli koszt przewozu jednego pasażera na odcinku 1000 km koleją przyjmujemy za 1, to przewóz tego pasażera autobusem wynosi 1,90, samolotem 2,40, a samochodem osobowym 4,35. Natomiast w transporcie towarowym (nie uwzględniając wodnego) jeśli za 1 przyjmujemy koszt przewozu koleją 1 tony towaru na odcinku 1000 km, to koszty zewnętrzne przewozu tej samej ilości towaru samochodem wyniesie 4,58, a samolotem 10,79 [3]. Tak kształtowałyby się ceny usługi transportowej pomiędzy gałęziami transportu na rynku zrównoważonym.

Aby szczegółowo sprawdzić, jaki jest stan internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Polsce, postanowiliśmy skupić się wyłącznie na transporcie kolejowym i drogowym. Poniżej omówimy więc najważniejsze składniki kosztów zewnętrznych dla tych środków transportu.

## Wypadki drogowe

Wypadki stanowią 54% kosztów zewnętrznych transportu drogowego, zaś dla transportu kolejowego jedynie

znikomy fragment, rzędu tysięcznych części procenta [3]. Dlatego zasadniczym instrumentem internalizacji kosztów zewnętrznych transportu drogowego w Polsce jest obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej samochodu (OC) zarówno prywatnego, jak i w działalności gospodarczej. Ubezpieczenie pojazdów szynowych nie jest obowiązkowe, co stanowi istotny wskaźnik, że stosowany mechanizm internalizacji może prowadzić do zrównoważonego stosunku cen usługi transportowej pomiędzy gałęziami transportu. Niestety, obowiązkowe ubezpieczenie OC nie pokrywa w Polsce kosztów leczenia ofiar wypadków drogowych, co w świetle teorii świadczy o niepełnej internalizacji kosztów zewnętrznych. Obecnie Ministerstwo Zdrowia proponuje wdrożenie mechanizmu umożliwiającego finansowanie leczenia ofiar wypadków drogowych z 20% środków pozyskanych z obowiązkowego ubezpieczenia OC, co powinno uzupełnić istniejącą lukę. Wpływy z ubezpieczenia OC w 2006 roku wyniosą ok. 5 mld złotych [4]. Na podstawie malejącej liczby zdarzeń drogowych szacujemy, że koszty wypadków drogowych w Polsce są obecnie ok. 15% niższe niż w 1995 roku [5] - ok. 20 mld złotych [3]. Zatem pokrycie tych kosztów środkami ze składek OC wyniesie ok. 25%.

## Zanieczyszczenie powietrza

Koszty zewnętrzne zanieczyszczenia powietrza stanowią istotną składową ceny zarówno dla transportu kolejowego, jak i drogowego. W transporcie drogowym jest to 39%, a w kolejowym 92% łącznych kosztów zewnętrznych. Przy czym w wartościach bezwzględnych koszty zanieczyszczeń z transportu kolejowego są ponad 5 razy niższe od tych z transportu drogowego [3].

W internalizacji kosztów zewnętrznych tego typu najpowszechniejszym instrumentem są opłaty wpływające na koszty pozyskania energii do napędu. W zakresie paliw płynnych warunki dla obydwu środków transportu są równe - ponoszą one solidarnie koszty zarówno akcyzy na paliwa, jak i opłaty paliwowej. Przychody z akcyzy są dochodem budżetu, który może być przeznaczony na dowolny cel. Niestety, przychody z opłaty paliwowej są przeznaczane w całości na fundusze kolejowy (20%) i drogowy (80%), mające na celu wspomóc rozwój tych gałęzi transportu, głównie za pomocą inwestycji w budowę lub modernizację infrastruktury. W szybko rosnącym transporcie drogowym wytwarza się w ten sposób błędne koło - rosną zyski z opłat nałożonych na kupujących paliwo, a zatem rosną środki na budowę i modernizację infrastruktury, czyli wzrasta liczba budowanych dróg, która wpływa na wzrost liczby samochodów, a wraz z nim kupowanego paliwa i przychodów z opłat nałożonych na kupujących paliwo etc.



Wpływy z opłaty paliwowej w I półroczu 2006 roku wyniosły nieznacznie ponad 1,0 mld złotych [6]. Wpływy z akcyzy w cenie paliwa wyniosły w 2005 roku 16,61 mld złotych, a przyrost roczny tych wpływów od 2001 roku średnio ok. 5% [7]. Dodatkowo, należy wziąć pod uwagę akcyzę za gaz (która w 2005 roku wyniosła ok 1,2 mld złotych), ponieważ ok. 10% samochodów w Polsce jest napędzanych gazem LPG [8] [9]. Zatem szacujemy, że wpływy z tych podatków w 2006 roku wyniosą ok. 21 mld złotych. Nie odejmujemy tutaj wpływów z akcyzy od paliw nabywanych w celach pozatransportowych, np. do ogrzewania, ale kwota ta zawiera wpływy pochodzące od przewoźników kolejowych za paliwo do lokomotyw. Ruch spalinowy na kolei stanowi 6% [11]. Koszty zewnętrzne transportu z tytułu zanieczyszczenia powietrza w wyniku spalania paliw 11 lat wcześniej szacowano na 14,9 mld złotych [3]. Jednakże od 1995 roku liczba samochodów osobowych wzrosła o 50%, a ciężarowych o 70% [10], co pozwala szacować obecne koszty zewnętrzne z tego tytułu na 22,3 mld złotych. Biorąc pod uwagę te dane, pokrycie kosztów zewnętrznych spalania paliw płynnych za pomocą akcyzy i opłaty paliwowej przez transport można ocenić na ok. 95%, z tym jednak zastrzeżeniem, że opłaty te nie są przeznaczane na cele zgodne z teorią internalizacji kosztów zewnętrznych.

Na kolei występuje dodatkowy problem internalizacji kosztów zewnętrznych w przypadku paliw stałych, z których produkuje się energię elektryczną zużywaną przez pociągi elektryczne. Dane rzeczownika prasowego PKP [11] pokazują, że aż 94% przewozów w Polsce prowadzonych jest w trakcji elektrycznej. W tym przypadku obliczenie pozwalające określić stopień pokrycia kosztów zewnętrznych mogłoby być przedmiotem odrębnego artykułu, gdyż należy uwzględnić opłaty za wydobycie węgla przez kopalnie, a także opłaty za emisję kominowe elektrowni ciepłych. Warto podkreślić, że te opłaty przekładają się na cenę węgla, a następnie prądu, ale co ważniejsze - w całości zasilają Fundusze Ochrony Środowiska (wojewódzkie i narodowe), czyli są przeznaczane na inwestycje przeciwdziałające efektom zewnętrznym. W tym przypadku zachodzi zatem zgodna z założeniami teoretycznymi internalizacja kosztów zewnętrznych. Mimo iż nie podamy procentowego przybliżenia pokrycia kosztów zewnętrznych, poddajemy pod rozwagę fakt, że wyłączny dostawca prądu dla spółek PKP, czyli PKP Energetyka Sp. z o.o., odbiera 3,4% krajowej produkcji energii elektrycznej [12]. Z tego 75% trafia do odbiorców kolejowych, a więc wyłącznie 2,55% krajowej produkcji [13]. Tymczasem 2,8% energii elektrycznej w kraju wytwarzane jest ze źródeł odnawialnych [2].

## Koszty infrastruktury i hałasu

Koszty infrastruktury dla transportu drogowego stanowią 3,6% wszystkich kosztów zewnętrznych, a dla transportu kolejowego 1,3%. Koszty zewnętrzne związane z hałasem stanowią nieco ponad 7% łącznych kosztów w przypadku transportu kolejowego i ok. 3% w przypadku transportu drogowego [3]. Hałas jest generowany przez pojazdy, ale to zarządcy infrastruktury z reguły zapobiegają nadmiernemu hałasowi za pomocą rozwiązań technicznych związanych z drogą lub torowiskiem. Ze względu na to oraz z uwagi na

brak innych źródeł, które pozwoliłyby zweryfikować stopień pokrycia kosztów hałasu, przyjmujemy, że są one traktowane łącznie z kosztami zewnętrznymi infrastruktury. Koszty hałasu i infrastruktury stanowią zatem łącznie 6,6% łącznych kosztów zewnętrznych dla transportu drogowego i 8,3% dla kolejowego. W dalszych obliczeniach zakładamy, że podczas budowy infrastruktury koszty ograniczenia jej oddziaływania na środowisko są całkowicie pokrywane przez inwestora.

W obecnych warunkach, przy praktycznym braku dotacji do modernizacji i budowy torowisk usługodawcy kolejni ponoszą właściwie wszystkie koszty zewnętrzne infrastruktury. System pobierania opłat jest na kolei w dużej mierze zgodny z założeniami internalizacji, gdyż są one naliczane za każdy kilometr przejechany przez pociąg. A zatem czym więcej się jeździ, tym więcej się płaci, co zmierza do efektywnego i ekologicznego wykorzystania zakupionych kilometrów. Opłata jest także pobierana od każdego korzystającego z infrastruktury, na całej sieci kolejowej.

Inaczej dzieje się w przypadku transportu drogowego. Opłata za korzystanie z dróg pobierana jest tylko od przewoźników towarowych i autobusowych, czyli jedynie od ok. 14% korzystających. Pozostałe 86% (czyli użytkownicy samochodów osobowych) nie płaci za przejazd drogami. Opłaty pobierane są jedynie za poruszanie się po drogach krajowych. W dodatku mają one formę winieta, czyli swoistego ryczałtu za korzystanie z dróg w pewnym okresie (np. za miesiąc, rok). W systemie tym nie ma zależności pomiędzy liczbą przejechanych kilometrów a wysokością opłaty. Co więcej, zachęca on do maksymalizacji liczby przejechanych kilometrów w danym okresie, a tym samym obciążenia środowiska efektami zewnętrznymi. Rysuje się tutaj znacząca nierówność międzygałęziowa. W jaki sposób przekłada się to na ceny usług, warto przedstawić na przykładzie.

Założmy, że chcemy przewieźć 320 osób lub 15 kontenerów na trasie Warszawa-Białystok. W takim wypadku potrzebujemy jednego pociągu elektrycznego typu EN57 albo 8 autobusów np. Autosan H9 dla pasażerów lub piętnastowagonowego pociągu z lokomotywą elektryczną albo 15 TIR-ów dla towaru. Koszty dostępu do infrastruktury na tej trasie kształtują się w następujący sposób:

- dla pociągu pasażerskiego według kalkulacji kosztów PKP PLK S.A. na 2007r., będzie to **1037,47 złotych** [14];
- dla autobusu winieta dobowy wynosi 12 złotych (w przypadku winiety rocznej koszt dzienny wyniesie jednak tylko 2,19 zł) [15], co dla 8 autobusów daje **96 złotych**;
- dla pociągu towarowego według kalkulacji kosztów PKP PLK S.A. na 2007r., będzie to **3201,69 złotych** [14];
- dla TIR-a winieta dobowy wynosi 27 złotych (w przypadku winiety rocznej koszt dzienny wyniesie jednak tylko 6,85 zł) [15], co dla 15 ciężarówek da **405 złotych**.

Koszty realnie ponoszone z tytułu infrastruktury są zatem dla kolei pasażerskiej ponad 10 razy wyższe niż dla transportu

drogowego, a dla kolei towarowej blisko 8 razy wyższe. Tymczasem rzeczywiste koszty zewnętrzne infrastruktury dla pasażerskiego transportu kolejowego są ok. 2 razy niższe niż dla transportu autobusowego. Zaś dla kolei towarowej koszty te są aż 47 razy niższe niż dla drogowego transportu towarowego [3]. Wyliczenie to pokazuje, że inicjatywy takie jak np. „TIR-y na tory” nie mają racji bytu w Polsce, gdyż wożenie TIR-ów koleją będzie w takich warunkach w cenach realnych zawsze droższe niż przejazd TIR-a drogą.

Przychody z winiet i opłat za zajęcie pasa drogowego wyniosły w pierwszym półroczu 2006 roku 258 mln złotych [6], więc w skali roku mogą wynieść 0,5 mld złotych. Można założyć, że obecnie koszty zewnętrzne dla infrastruktury drogowej są większe o ok. 54% z uwagi na taki właśnie wzrost ruchu na drogach krajowych pomiędzy 1995 a 2005 rokiem [16]. Czyli koszty te mogą wynieść ok. 3,8 mld złotych. Na tej podstawie szacujemy, że pokrycie kosztów zewnętrznych infrastruktury drogowej i hałasu poprzez winiety wyniesie w Polsce jedynie ok. 4,5%.

Przypomnijmy na koniec założenie, że budujący infrastrukturę pokrywa w całości koszty zewnętrzne związane z jej powstaniem i eksploatacją. Tymczasem od 2003 roku mamy w Polsce pozaekonomiczne nierówności w zakresie kosztów realizacji inwestycji, faworyzujące budowę dróg. Należy bowiem podkreślić, że znaczące dla obniżenia kosztów budowy dróg krajowych jest uproszczenie procedur poprzez zastosowanie ustawy o specjalnych warunkach przygotowywania inwestycji w tym zakresie. Takich specjalnych warunków nie wprowadzono dla inwestycji kolejowych, w związku z tym podobna inwestycja kolejowa może być realizowana od koncepcji do odbioru technicznego nawet 2-3 lata dłużej niż inwestycja drogowa, a tym samym o 2-3 lata drożej [17]. W dodatku infrastruktura kolejowa obciążona jest podatkiem od nieruchomości, podczas gdy grunty pod drogami są z niego zwolnione.

### Dotacje do transportu

W przypadku infrastruktury internalizację kosztów zewnętrznych znacząco zaburzą dotacje do jej budowy. Unia Europejska tego rodzaju finansowania nie traktuje jako pomocy publicznej, a zatem ułatwia jego stosowanie. Czym większe dotacje do infrastruktury danego rodzaju transportu, tym prawdopodobnie mniejsze opłaty zostaną nałożone na jej użytkowników, a tym samym zmniejszy się stopień internalizacji kosztów zewnętrznych danego środka transportu. W Polsce sieć dróg krajowych wynosi 18 255 km [18], a sieć kolejowa w stałym użytkowaniu ok. 17 000 km [11]. Obydwie sieci dotowane są z budżetu państwa. Pomijamy tutaj sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, które utrzymywane są, co prawda, z dotacji publicznych, ale głównie samorządowych. Ich długości to wielkości porównywalne, a więc biorąc pod uwagę podobny stan zaniedbania obydwu sieci, aby nie zaburzać konkurencji międzygałęziowej, dotacje powinny być podobnej wysokości. W Polsce dofinansowanie państwowe do dróg krajowych w 2006 roku wyniesie ponad 5,8 mld złotych [6], podczas gdy dla całej sieci kolejowej jedynie 0,2 mld zł [19]. Jak wi-

dać, drogi krajowe otrzymają 29 razy wyższe dotacje i ich użytkownicy zapłacą ok. 10 razy mniej za korzystanie z nich, niż klienci kolei za użytkowanie torowisk. Nic więc dziwnego, że kolej traci pasażerów na rzecz transportu drogowego.

### Podsumowanie

Kwestia pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i doprowadzenia do prawdziwej konkurencji międzygałęziowej jest przedmiotem wyboru politycznego. Wydaje się, że zapisując w konstytucji zasadę zrównoważonego rozwoju, Polska dokonała takiego wyboru i powinna jak najszybciej wdrożyć w pełni zasadę „zanieczyszczający płaci” w transporcie. Co więcej, potwierdziliśmy ten wybór wstępując do Unii Europejskiej, która także stosuje zasadę zrównoważonego rozwoju. Niestety, proces ten przebiega powoli i w żadnym ze znaczących rodzajów kosztów zewnętrznych nie możemy mówić o pełnej internalizacji niezależnie od środka transportu. Znacznie większe (w wartościach bezwzględnych) koszty zewnętrzne transportu drogowego internalizowane są w mniejszym stopniu – ok. 51%, niż mniejsze od nich koszty zewnętrzne kolei – ok. 57% [20]. Ponadto, uruchomiono mechanizmy powodujące wzrost kosztów zewnętrznych transportu drogowego, poprzez reinwestowanie opłat paliwowych oraz winietowych za korzystanie z dróg całkowicie w infrastrukturę drogową. W dodatku wysokie dotacje do infrastruktury drogowej zacierają zyski z internalizacji innych kosztów zewnętrznych tego transportu. I co ciekawe, nie spotkałem się dotychczas z opracowaniem porównującym szacowane koszty zewnętrzne transportu z przychodami z opłat mających na celu ich internalizację. A wydaje się, że powinien to być dobry, okresowy instrument monitoringu postępów w internalizacji kosztów zewnętrznych transportu i przywracania niezakłóconej konkurencji międzygałęziowej. ●

### Źródła

- [1] Rydziński Piotr, Koszty zewnętrzne transportu, Rynek Kolejowy 10/2004
- [2] Świat w liczbach 2004/2005, WSiP, Warszawa 2004
- [3] Obliczenia własne na podstawie [1]
- [4] Projekt ustawy o zmianie ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych oraz niektórych innych ustaw z uzasadnieniem ([www.mz.gov.pl](http://www.mz.gov.pl))
- [5] Obliczenie własne na podstawie danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- [6] Piechociński Janusz, Krajowy Fundusz Drogowy w I półroczu 2006 roku, Zielony Sztandar, 27-08-2006
- [7] Piński Aleksander, Piński Jan, Kłamstwo Naftowe, Wprost, 07-05-2006
- [8] Kublik Andrzej, Polska światowym liderem w autogazie, Gazeta Wyborcza, 19-04-2006
- [9] Obliczenia własne na podstawie [8]
- [10] Obliczenia własne na podstawie danych z portalu Wikipedii ([pl.wikipedia.org](http://pl.wikipedia.org))
- [11] Prezentacja "Społeczne i ekonomiczne aspekty rozwoju Polskich Kolei Państwowych", Listopad 2004, Rzecznik prasowy PKP
- [12] Dane PKP Energetyka za okres 1.06.2005-30.06.2006 ([www.pkpenergetyka.com.pl](http://www.pkpenergetyka.com.pl))
- [13] Obliczenia własne na podstawie [12]
- [14] Kalkulacja 2007 – program do obliczania ceny dostępu do torów ([www.plksa.pl](http://www.plksa.pl))
- [15] Rozporządzenie Ministra Transportu z 8 sierpnia 2006 roku w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych
- [16] Obliczenia na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 i 2005
- [17] Profesor Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej szacuje długość okresu przygotowania i budowy inwestycji liniowej w Polsce na 7 lat (według wypowiedzi na konferencji konsultacyjnej PO Infrastruktura i Środowisko 5.10.2006), tymczasem okres przygotowania budowy obwodnicy Augustowa według przepisów ustawy trwa obecnie 2 lata, budowa będzie trwała ok. 3 lata – łącznie 5 lat, czyli 2 lata krócej
- [18] Dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ([www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl))
- [19] Budżet Funduszu Kolejowego na 2006 rok
- [20] Przy założeniu, że koszty zewnętrzne prądu zużywanego przez kolej są w 50% pokrywane przez opłaty od wydobycia węgla i emisji kominowych

## Którędy droga – kontrowersje na temat obwodnicy Augustowa

**Dolina Rospudy w okolicy Augustowa jest obszarem chronionym w ramach europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. Mimo tego, planuje się ją przeciąć estakadą w ramach powstającej drogi ekspresowej Via Baltica. Budowa obwodnicy Augustowa jest konieczna, jednak nie kosztem Rospudy i pogwałcenia prawa. Dlatego powstał alternatywny wariant przebiegu autostrady. Chociaż jest tańszy i pozwala ochronić przed zniszczeniem unikatowy ekosystem, nie jest rozpatrywany.**

### Możliwości finansowe

Z budową obwodnicy Augustowa przez Dolinę Rospudy wiąże się wiele absurdów. Na planowaną przez GDDKiA Białystok obwodnicę nie zapewniono wystarczających środków finansowych. Do dzisiaj nie wiadomo nawet, ile ich właściwie potrzeba. Według wypowiedzi dyrektora GDDKiA Białystok sprzed ponad roku, obwodnica miała kosztować 175 mln zł. Tymczasem, w artykułach prasowych pojawiają się koszty rzędu 200-250 mln zł. Projekt budowlany wreszcie podaje koszt jednojezdniowej obwodnicy w kwocie 297 mln zł. Tylko jednojezdniowej, bo koszty dwujezdniowej oszacowano na 421 mln, przy czym kwoty te nie obejmują kosztów budowy przejść dla zwierząt i kompensacji przyrodniczej, nakazanych decyzją Ministra Środowiska. Wedle najnowszych doniesień wartość ta może przekroczyć nawet 500 mln zł.

Czy w tej sytuacji można wierzyć zapewnieniom sprzed kilku miesięcy, że na budowę obwodnicy Augustowa przeznaczono 190 mln zł? A może wypowiedzi rzeczniczki prasowej Ministerstwa Transportu, z której wynika, że zarezerwowano na ten cel 300 mln? Na pewno poważnym błędem było zaprojektowanie drogi w sposób ignorujący unię zasady ochrony obszarów Natura 2000, co spowoduje, że Unia Europejska nie przyzna żadnych funduszy na jej budowę.

### Wysokie kary

Co gorsza, budowa drogi przez teren doliny może wiązać się z potężnymi karami dla Polski, a nawet wstrzyma-

niem inwestycji przed jej zakończeniem. Nie można liczyć na pobłażliwość ze strony Unii Europejskiej. Widać to na przykładzie Portugalii. Zbudowano tam autostradę przebiegającą przez Specjalny Obszar Ochronny Castro Varde, wyznaczony do ochrony wielu gatunków ptaków. Inwestycja ta została zaskarżona do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. W październiku wydał on wyrok w tej sprawie - uznał, że Portugalia złamała prawo, gdyż przy projektowaniu autostrady nie wzięto pod uwagę możliwych alternatywnych wariantów trasy. Autostradę przeprowadzono przez obszar specjalnej ochrony, mimo, iż istniał wariant omijający zarówno tereny zamieszkałe jak i chroniony obszar. Komisja Europejska musi teraz podjąć decyzję co do wysokości kar, rekompensat lub nawet ewentualnej rozbiórki autostrady.

### Ile to potrwa?

Z przyczyn technicznych niemożliwe jest także dotrzymanie obiecanego terminu wykonania prac. Czas budowy obwodnicy zaplanowano na 33 miesiące robocze, w tym 18 miesięcy na budowę estakady przez dolinę Rospudy. Tymczasem, podczas okresu lęgowego obowiązuje zakaz prowadzenia prac budowlanych. Okres ten jest określony od marca do sierpnia. Znacznym utrudnieniem będzie też zima, która potrafi na kilka miesięcy sparaliżować znaczną część prac drogowych. W efekcie, budowę na obszarze chronionym da się prowadzić tylko przez kwartał każdego roku, co czyni założone terminy nierealnymi. Obwodnica może zostać kolejną budżetową inwestycją wlokącą się latami.

### Grząska inwestycja

Obwodnica planowana przez GDDKiA Białystok przebiegać ma przez bardzo niestabilne tereny. Budowa dróg na podłożach bagiennych i torfowych jest trudna technicznie i kosztowna. Już studentów budownictwa uczy się, żeby za wszelką cenę unikać takich lokalizacji. Zdarzające się często osunięcia podłoża powodują konieczność częstych remontów takich dróg, co decyduje o bardzo wysokich kosztach ich eksploatacji. Mieliśmy ostatnio w Polsce kilka obrazujących to przypadków.



„Pociąg dla Rospudy”, 18 listopada 2006 r.

Kilkuset zwolenników zmiany trasy obwodnicy manifestowało swe poglądy, biorąc udział w zorganizowanym przez organizację pozarządową przejeździe pociągiem specjalnym do Augustowa. Na miejscu przeprowadzili debatę z okolicznymi mieszkańcami oraz lokalnymi władzami, przedstawiając im argumenty przemawiające za wyborem innego wariantu niż proponowany przez GDDKiA. (AB)





## DONIESIENIA KOLEJOWE

### Można taniej

Pierwsza w Polsce prywatna stacja kolejowa powstała właśnie w gminie Zabierzów. Już od grudnia pociągi mają się zatrzymywać przy parku biznesu pod Krakowem. Przystanek Business Park został już uwzględniony w nowym rozkładzie jazdy PKP.

Przystanek jest bardzo nowoczesny. Składa się z dwóch peronów bocznych, połączonych tunelem podziemnym pod torami, wyposażonym w windy dla niepełnosprawnych na każdy z peronów. Wszystko to zbudowane zostało we współpracy z PKP PLK, ale za prywatne pieniądze. Inwestorem był Business Park, który wydał na realizację projektu około miliona złotych. Powstania przystanku zażądał Shell – jeden z kluczowych najemców powierzchni biurowej.

Tymczasem, niemalże tyle samo kosztował pojedynczy peron, wybudowany w październiku we Włoszczowie w województwie świętokrzyskim, dzięki zabiegom pociągu Przemysław Gosiewskiego. Peron pozbawiony jest przejścia podziemnego czy windy, czyli de facto okazał się kilkukrotnie droższy. Łączny koszt stacji we Włoszczowie – z przebudową torów i parkingiem dla pasażerów, wyniósł aż 3 mln zł i pokryty został w większości z budżetu kolei.

Wychodzi więc na to, że można budować nowoczesną infrastrukturę kolejową dużo taniej niż dotychczas. Pod jednym wszakże warunkiem: że nie będą tego robić PKP Polskie Linie Kolejowe.

### Rząd nie radzi sobie z PKP

1 stycznia 2007 roku nie powstaną Koleje Wielkopolskie. Fakt ten jest jednym z symptomów zahamowania jakichkolwiek reform kolei w Polsce. Projekt Strategii dla transportu kolejowego do 2009 r. był gotowy już na początku roku, jednak nie został przyjęty do dziś. Usamodzielenie przewozów pasażerskich, będące głównym sposobem

W 2003 roku, podczas remontu trasy krajowej nr 61 Grajewo - Augustów, już po zrobieniu nasypów i położeniu nawierzchni bitumicznej, droga zaczęła się zapadać na odcinku przed Rajgrodem. Osiadanie 100-metrowego odcinka wyremontowanej jezdni wymusiło zamknięcie tej trasy. Przyczyną były bardzo niestabilne grunty na bazie torfów, występujące w tym rejonie. Największy problem stanowi określenie fragmentów drogi, które mogą zacząć osiadać. Są to często kilkudziesięciometrowe odcinki, pod którymi kiedyś było bagno lub małe jezioro. Pomimo, że podczas budowy drogi Grajewo - Rajgród wybierano z podłoża torf i uzupełniano go kruszywem naturalnym, odcinek drogi pod Rajgrodem zaczął osiadać. W efekcie, konieczne okazało się wypchnięcie miękkiej warstwy pod drogą. Aby to zrobić, obciążano kolejno pasy drogi. Tylko na jedną stronę szosy nawieziono 20 tys. ton żwiru. Wykonano tam także dodatkowe odwierty, by ustalić sposób poprawy osadzającego się odcinka drogi, a także przygotowanie objazdów dla ciężarówek i firów, czego pierwotnie nie planowano. Koszt budowy 17-kilometrowego odcinka Grajewo - Rajgród wyniósł ostatecznie niemal 8,5 mln euro.

Podobny przypadek miał miejsce podczas budowy przez grunty bagienne autostrady A2, gdzie osiadł około 250-metrowy odcinek zamkniętej jeszcze dla ruchu autostrady w dolinie Warty i Neru w Wielkopolsce.

### Wariant kompromisowy?

Projekt drogi przez dolinę Rospudy lansowany jest przez GDDKiA jako „wariant kompromisowy”. Budowa półtorakilometrowej estakady nad doliną Rospudy nie ochroni jednak cennych gatunków. Przy budowie wiaduktu, a przede wszystkim zjazdów z niego, zniszczeniu ulegnie duży obszar terenów chronionych. Pojawia się także problem z utrzymaniem autostrady w okresie zimowym. Początkowo droga miała być podgrzewana. Koncepcja ta okazała się jednak zbyt kosztowna. Dlatego zdecydowano, że będzie rozmrażana

Odcinek	Koszty wariantu GDDKiA*	Koszty wariantu alternatywnego**
Obwodnica Augustowa – odcinek od skrzyżowania z DK nr 16 do węzła z DK nr 8	421 mln zł (budowa jednej jezdni w pierwszym etapie 297mln zł)	586 mln zł (budowa nowej drogi ekspresowej od skrzyżowania z DK nr 16 do obwodnicy Suwałk)
Modernizacja DK nr 8 do parametrów drogi ekspresowej od obwodnicy Augustowa do obwodnicy Suwałk	132 mln zł	
Obwodnica Suwałk	481 mln zł	324 mln zł
Ogółem	1034 mln zł	910 mln zł

\* Koszty wariantu GDDKiA nie uwzględniają kosztów budowy przejść dla zwierząt oraz kosztów kompensacji przyrodniczej szacowanych na co najmniej kilkadziesiąt mln zł. Dane na podstawie Opracowania „Analizy porównawczej przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki”, Transprojekt-Warszawa, kwiecień 2005 r.

\*\* Dane na podstawie „Uprozczonej analizy techniczno – ekonomicznej wariantów przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki”, SISKOM, wrzesień 2006 r.

tradycyjną metodą. Posypywanie autostrady solą spowoduje, że zasoleniu ulegną tereny pod estakadą, które inwestycja ta teoretycznie miała ochraniać. Budowa kosztownej estakady, podczas której zniszczeniu ulegnie duży obszar chronionego terenu, nie stanowi więc w żadnym razie kompromisu. Jest to rozwiązanie tym bardziej kuriozalne, że trasę wystarczyło przeprowadzić przez rzekę zaledwie kilka kilometrów dalej, w okolicy wsi Chodorki, gdzie mogłaby przebiegać w miejscu istniejącej drogi lokalnej oraz linii energetycznej, gdzie nie ma żadnych ważnych obiektów przyrodniczych. W dodatku, budowa takiej inwestycji bez długiej estakady byłaby znacznie mniej kosztowna. GDDKiA twierdzi jednak, że jest za późno na rozmowy o alternatywnym przebiegu autostrady bo... wydano już pieniądze na grunty pod planowaną estakadę.



## Jeszcze nie jest za późno

O budowie obwodnicy mówi się od lat. Wariant drogi przez Dolinę Rospudy jest najgorszym z możliwych. Dlatego od początku sprzeciwiali się mu ekolodzy. Nie można więc mówić, że jest już za późno na zmiany, jeżeli w ogóle nie rozpatrywało się zastrzeżeń do tej inwestycji zgłaszanych przecież zawczasu. Na pewno jest to właściwy, acz ostatni moment, by zapobiec zniszczeniu cennego przyrodniczo obszaru Polski, wybierając nie tylko mniej inwazyjny, ale przede wszystkim tańszy wariant przebiegu obwodnicy Augustowa.

Na reakcję ze strony Unii Europejskiej nie musieliśmy długo czekać. W ostatnich dniach Komisja Europejska uznała budowę obwodnicy Augustowa przez dolinę Rospudy za sprzeczną z prawem unijnym i wysłała do Polski oficjalne upomnienie w tej sprawie. Komisja orzekła, że wydając zgodę na tę inwestycję, Polska złamała przepisy UE o obszarach chronionych w ramach programu Natura 2000. Oznacza to, że prace w tym terenie powinny być wstrzymane. Jeśli będą kontynuowane, Polska musi liczyć się z karami finansowymi.

**Krzysztof Rytel**

## Lotniska skazane na upadek

**„Dziennik” w całostronicowym artykule Jacka Krzemińskiego przestrzega przed szaleństwem budowy lotnisk, jaki ogarnął samorządy. „Gdyby małe miejscowości zrealizowały swoje plany budowy lotnisk, niebo nad Polską zastłoniętyby eskadry boeingów i airbusów. Samorządowcy prześcigają się w snuciu podniebnych wizji, a specjaliści przestrzegają przed przerostem ambicji.”<sup>1</sup>**

A ambicje są tak duże, że czasami planowana jest równoczesna budowa lotnisk oddalonych od siebie nie więcej niż 50 km. Na przykład na Lubelszczyźnie mają powstać lotniska w Świdniku i Niedźwiadzie pod Lublinem, a także w Chetmie. Samorząd Mazowsza chce współfinansować równocześnie 3 lotniska: w Modlinie, Sochaczewie i Radomiu. Mówi się też o Mińsku Mazowieckim. Tymczasem specjaliści z branży łapią się za głowę. – Mało kto pyta, czy planowane lotnisko będzie na siebie zarabiać – mówi Leszek Chorzewski z LOT-u. – Sam fakt istnienia portu nie sprawi, że linie będą do niego latać. Może to skończyć się tym, że duża część nowych lotnisk będzie przez długie lata deficytowa. Mam wrażenie, że inwestycje lotnicze są u nas kwestią polityczną, a nie ekonomiczną – konkluduje Chorzewski.

Nawet lotniska o tak długiej tradycji jak te w Bydgoszczy, Szczecinie czy Zielonej Górze są od lat trwale deficytowe. I to pomimo trwającego w branży boomu. Aby lotnisko w Bydgoszczy wyszło na zero, musiałyby odprawiać 300 tys. pasażerów rocznie. Na ten rok zaplanowano osiągnięcie połowy tej liczby.

Dlatego też samorządy dotują porty lotnicze. Subwencje dostają lotniska w tak dużych miastach jak: Bydgoszcz, Rzeszów, a nawet Szczecin, Gdańsk i Łódź. Jednak to nie wystarcza i w większości przypadków udziałowcy (w dużym stopniu są to także samorządy) muszą co roku pokrywać straty. Wszystko dlatego, że prowadzenie lotniska wiąże się z ponoszeniem wysokich kosztów stałych, wynikających z potrzeb zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa. Przykładowo, typowa jednostka straży pożarnej, jaką musi dysponować mały port, zatrudnia 30 osób.

Tymczasem analitycy spodziewają się znacznego osłabienia wzrostu popytu na przewozy lotnicze w najbliższych latach. O ile w roku 2004 liczba przewiezionych pasażerów wzrosła o 26%, a w 2005 o 30%, to na rok 2006 prognozuje się wzrost już tylko o 17%, a w przyszłym o 8%. Na następne lata prognoza przewiduje wzrosty rzędu 7-8%, a w 2020 roku lotnisko na Okęciu powinno wciąż odprawiać aż 40% pasażerów w Polsce.

Przyczyny osłabienia wzrostu są różnorodne – przede wszystkim wysokie ceny paliw i zagrożenie terrorystyczne. Trzeba też pamiętać, że lotniczy boom był

na poprawę najbardziej deficytowego sektora w branży, jest w praktyce zablokowane. Nadal nie wiadomo co z oddłużeniem spółki PKP Przewozy Regionalne. Na razie nie ma nawet zgody na dokonanie oddłużenia stopniowo, poprzez coroczne przepływy z Funduszu Kolejowego – czyli w istocie przejadanie środków przeznaczonych w pierwotnym zamyśle na rozwój kolei.

Spółki kolejowe nie mają środków na wkład własny do projektów unijnych. Z tego powodu Polskie Linie Kolejowe rezygnują z projektów w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, a Przewozy Regionalne z projektów taborowych do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – choć potrzeby inwestycyjne w tym zakresie określają na ponad 2 mld EUR – przy ok. 400 mln EUR dostępnych w ramach tego programu dla wszystkich przewoźników. Fatalna bieżąca sytuacja powoduje zaprzestanie olbrzymiej szansy dokapitalizowania w najbliższych sześciu latach, co ostatecznie przesądzi o marginalizacji kolei w Polsce na całe dziesięciolecie.

Tymczasem, nadal wydaje się znaczne środki na nieefektywne inwestycje, a przystanek we Włoszczowie jest tylko wierzchołkiem góry lodowej. Wiele mówiące jest w tym aspekcie to, że Minister Transportu odmawiania ujawnienia listy inwestycji Polskich Linii Kolejowych, dofinansowanych z dotacji budżetowej na bieżący rok, ponieważ została ona objęta tajemnicą przedsiębiorstwa. Obywatele widać nie powinni dowiedzieć się, jak marnowane są środki budżetowe.

Wbrew solennym zapowiedziom na spotkaniach branżowych i wypowiedziom w sędziwych wywiadach dla prasy specjalistycznej nowy cennik opłat Polskich Linii Kolejowych dla wszystkich praktycznie przewoźników okazał się podwyżką, często solidną. Stało się to przyczyną likwidacji wielu połączeń od 10 grudnia, w tym wszystkich pociągów osobowych na takich liniach jak Płock – Kutno, czy Ełk – Białystok.

Postępuje syndykalizacja zarządów państwowych spółek kolejowych. Znaczną część stanowisk kierowniczych w ciągu ostatniego roku objęli działacze związkowi.

<sup>1</sup> Jacek Krzemiński, Lotniska skazane na upadek, Dziennik, Axel Springer Polska, 31.08.2006

wynikiem liberalizacji rynku i dopuszczenia konkurencji dla przewoźników narodowych. Ten efekt kiedyś się musi wyczerpać. W przypadku Polski dochodzi jeszcze ryzyko bankructwa niektórych tanich linii. Ekspertcy podejrzewają, że w walce konkurencyjnej część przewoźników stosuje dumping, co – jak pokazał przykład Air-Polonia – nie wszyscy są w stanie wytrzymać.

Pęd samorządów do finansowania z założenia nierentownych lotnisk jest tym bardziej pozbawiony rozsądku, że w większości przypadków te same podmioty nie planują inwestycji w kolej. Wydaje się, że dużo bardziej racjonalnym rozwiązaniem byłoby zapewnienie jednego lotniska dla każdego regionu, przy jednoczesnym zorganizowaniu sprawnego dojazdu szybkimi połączeniami kolejowymi z ośrodków subregionalnych,



niż budowa deficytowych lokalnych lotnisk bez dobrej komunikacji. Tym bardziej, że na takim rozwiązaniu zyskaliby nie tylko – stosunkowo jednak okazjonalni – pasażerowie samolotów, ale także znaczne grupy mieszkańców, którzy mogliby wykorzystać te połączenia kolejowe w podróży codziennych.

Nowy zarząd Województwa Mazowieckiego ogłosił listę 26 projektów kluczowych do Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-13. Z łącznej kwoty 2,8 mld zł wartość projektów transportowych wynosi 2,1 mld zł. Z tego 1,2 mld zł przeznaczono na projekty drogowe oraz 51 mln zł na parkingi Parkuj i Jedź w Warszawie. Na liście znalazły się aż 3 projekty lotnicze – o wartości 482 mln zł (Modlin 190 mln zł, Sochaczew 212 mln zł, Radom 79 mln zł) i tylko 2 kolejowe – o wartości 372 mln zł (oba taborowe: zakup 10 nowych pociągów dla Kolei Mazowieckich za 192 mln zł oraz modernizacja 60 starych za 180 mln zł). Nie przewidziano żadnego projektu modernizacji linii kolejowych.

Przypomnijmy, że w marcu bieżącego roku zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych proponował wprowadzenie do RPO modernizacji następujących linii: Kutno – Płock (70 mln zł), Warszawa Wileńska – Zielonka (33,5 mln zł), Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki (78,5 mln zł), Warszawa Zachodnia – Rembertów (28 mln zł), Tłuszcz – Ostrołęka (70 mln zł), Warszawa Zachodnia – Włochy (25 mln zł – wraz z budową przystanku Ursus Niedźwiadek i modernizacją torów stacji Pruszków), Warszawa Wschodnia – Otwock (200 mln zł – z przejazdami bezkolizyjnymi), Warszawa Gdańska – Warszawa Praga (15 mln zł – z modernizacją peronów).

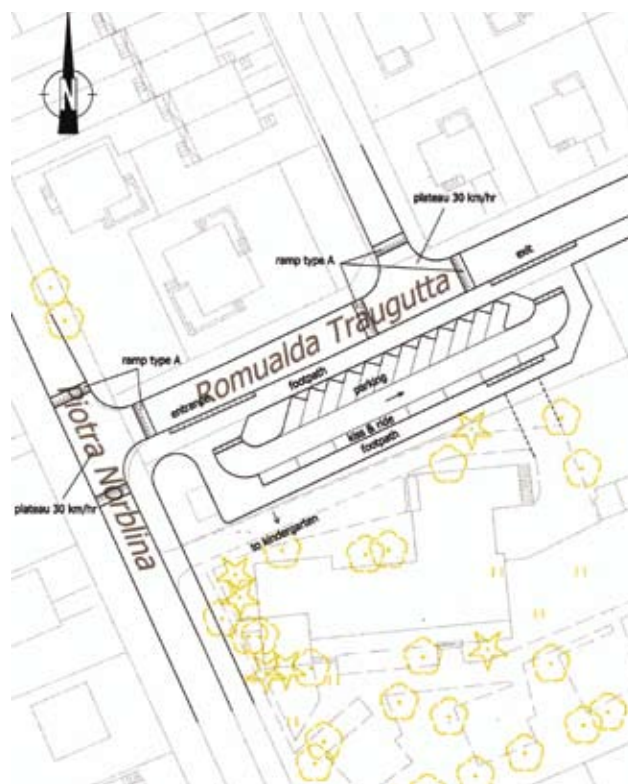
**Melania Żalińska**

## Bezpieczniej w Puławach i nie tylko

Wyniesione powierzchnie skrzyżowań, ronda typu pinezka, sinusoidalne progi zwalniające – rozwiązania prosto z Holandii zawitają wkrótce w mieście powiatowym Puławy by podnieść poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### Dutch Town

„Miasteczko Holenderskie” będzie efektem pilotażowego programu uspokajania ruchu w puławskiej dzielnicy Włostowice, realizowanego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie oraz Zarząd Miasta Puławy, przy współpracy z rządem Holandii. Celem projektu jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich ofiar poprzez uspokojenie ruchu kołowego w obszarze dzielnicy mieszkaniowej i na przebiegającej po jej obrzeżu drodze wylotowej o dużym natężeniu ruchu kołowego. Realizowany będzie on w oparciu o sprawdzone rozwiązania holenderskie, obejmujące:



Parking koło przedszkola – dzięki zastosowaniu systemu kiss&ride dzieci będą bezpiecznie podwożone 'prosto pod drzwi' (DHV Holandia)

- Wydzielenie dróg o dopuszczalnej prędkości do 50 km/h, stref ograniczenia do 30 km/h, oraz ulic bez przejazdu i jednokierunkowych;
- Utworzenie „bram” wjazdowych do strefy „30”, wyniesionych powierzchni skrzyżowań, rond typu pinezka, progów zwalniających itp.

Zaproponowane zostały konkretne rozwiązania geometryczne, m.in. kształt i konstrukcja progów zwalniających oraz pochylni, wykorzystywanych przy budowie wyniesionych powierzchni. Sinusoidalny przekrój progów i pochylni, w odróżnieniu od stosowanych w Polsce przekrojów w kształcie wycinka koła, umożliwia łagodny przejazd pojazdów z zakładaną prędkością projektową, w tym np. autobusów komunikacji miejskiej. W projekcie uwzględniono uwarunkowania lokalne. Przykładowo, uspokojenie ruchu w rejonie przedszkola i szkoły. Zaplanowano tam poprowadzenie ciągów pieszych w jednym poziomie dzięki zaprojektowaniu wyniesionych powierzchni: przejść dla pieszych, skrzyżowań, a także wyjazdów z parkingu.

### Po co to wszystko?

Projekt ma na celu przeniesienie na krajowy grunt zachodnich rozwiązań i doświadczeń związanych z uspokojaniem ruchu. Nie będzie to jedynie projekt pilotażowy, czy demonstracyjny. Polskie prawo obecnie nie dopuszcza takich rozwiązań jakie w nim zostaną zastosowane. Celem

projektu będzie zatem także weryfikacja obecnych przepisów i przygotowanie ich zmian.

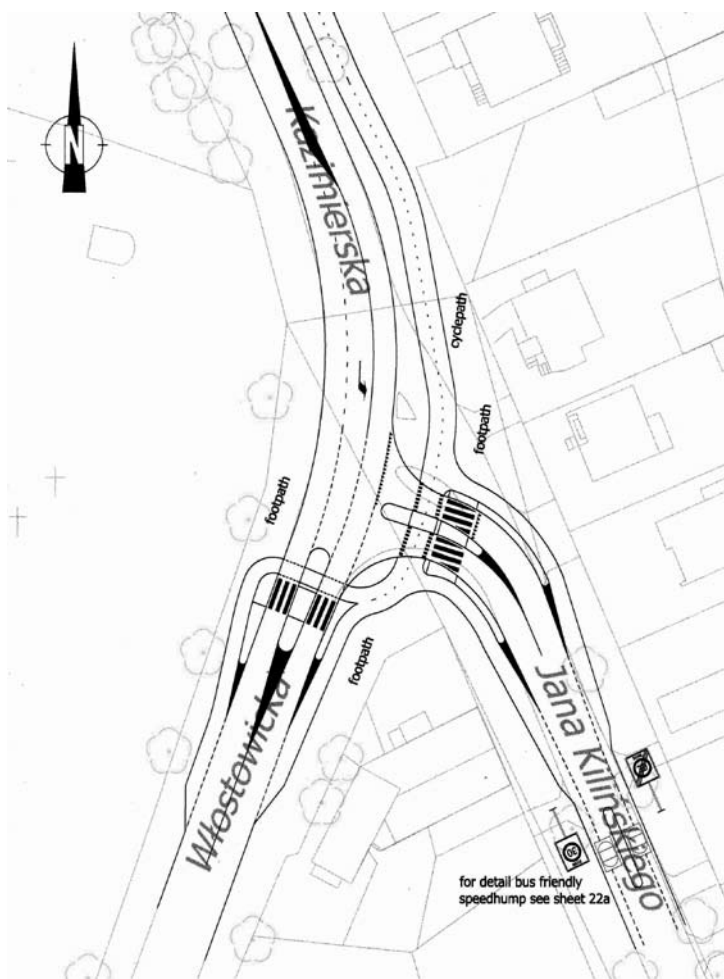
Miasto Puławy wytypowane zostało między innymi ze względu na zróżnicowany układ geometryczny ulic oraz różne kategorie dróg, co pozwala na zastosowanie różnorodnych elementów uspokojenia ruchu. Na ich przykładzie podjęte zostaną działania mające na celu zmianę podejścia do projektowania dróg w obszarach zabudowy i do uspokajania ruchu. Między innymi, przeprowadzone mają być szkolenia dla kadry inżynierskiej i zarządzającej drogami oraz dla projektantów.

Jest to optymistyczna wiadomość, zważywszy na fakt, iż polskie prawodawstwo nie pozwala na szersze zastosowanie powyższych rozwiązań, gdyż nie są one zgodne z naszymi standardami technicznymi. Warto jednak zauważyć, iż w Holandii program uspokajania ruchu drogowego realizowany jest bez jednolitych unormowań prawnych. Pomimo tego Holendrzy wykazują się niezwykłą konsekwencją w dążeniu do celu, którym jest uzyskanie odpowiedniego efektu w postaci redukcji prędkości bądź wymuszenia konkretnego zachowania użytkowników dróg. Środki uspokojenia ruchu stosowane od wielu lat na holenderskich drogach mają bezpośredni wpływ na obecny stan bezpieczeństwa ruchu w Królestwie Niderlandów.

### Bez znaków jeszcze lepiej

Dobrym przykładem holenderskich sukcesów jest miasteczko Drahten, położone przy autostradzie Amsterdam-Groningen. W tym 43-tysięcznym mieście zrezygnowano ze stosowania jakichkolwiek znaków drogowych. Skrzyżowania wyróżnione są nawierzchnią koloru czerwonego i obowiązuje na nich zasada pierwszeństwa dla kierowcy nadjeżdżającego z prawej strony. Ponadto, obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Nowatorski system działa doskonale – dzięki niemu o 70% zmniejszyła się liczba wypadków, a samochody poruszają się po mieście bardzo płynnie. Niska prędkość jazdy ulicami pozwala na łatwe włączanie się w sznur jadących samochodów, a świadomość, że na skrzyżowaniach zdany jest na samego siebie i uwagę innych, wzmacnia koncentrację kierowców.

W polskich warunkach rozwiązanie takie wydaje się być na razie zbyt odważne. Prawdopodobnie nawet Dutch Town, będące łagodniejszą koncepcją, wzbudzi wśród zmotoryzowanych więcej sprzeciwu niż aprobaty. Miejmy jednak nadzieję, iż w znaczący sposób przyczyni się ono do zmniejszenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar w Puławach, a co za tym idzie przekona Polaków do szerszego wykorzystywania zachodnich doświadczeń. Starać się o to będzie również redakcja Zielonego Świata – w tym celu kolejny numer biuletynu poświęcony zostanie w głównej mierze zagadnieniom związanym z uspokojeniem ruchu. ●



Specjalne przejazdy i pasy włączania przeprowadzą rowerzystę przez skrzyżowanie z drogą przelotową oraz pozwolą mu bezpiecznie włączyć się do ruchu (DHV Holandia)

W artykule wykorzystano informacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz z portalu [motoryzacja.interia.pl](http://motoryzacja.interia.pl)  
Ilustracje pochodzą ze strony KRBRD

<sup>1</sup> Jacek Krzemiński, Lotniska skazane na upadek, Dziennik, Axel Springer Polska, 31.08.2006



## Modřany – pomysłowa linia tramwajowa

Polscy drogowcy przyzwyczaili nas do tego, że estakady nad skrzyżowaniami przeznaczone są dla samochodów. Tymczasem przepustowość linii tramwajowej jest znacznie większa niż jezdnia o podobnej szerokości, a zatem estakada tramwajowa w większym stopniu niż drogowa usprawnia układ transportowy miasta. Ulica Modřanska w Pradze czeskiej pokazuje, że takie rozwiązanie się sprawdza: na odcinku Čechova Čtvrť - Přístaviště wszystkie skrzyżowania to tramwaje,



Estakada między przystankami Čechova čtvrť i Nádraží Modřany (AB)



Rašínovo Nábřeží. Wydzielenie torowiska separatorem - tani i skuteczny sposób na usprawnienie komunikacji (AB)

nie samochody, pokonują bezkolizyjnie, osiągając podobną prędkość komunikacyjną jak metro. Jedynie przejścia dla pieszych na przystankach z reguły pozostawiono w poziome torowiska, bez sygnalizacji, wychodząc ze zdroworozsądkowego założenia, że piesi i tak będą łązić jak chcą.

Gdy kończy się odcinek bezkolizyjny, na kolejnych paru kilometrach sygnalizacja jest wzbudzana przez tramwaj, co pozwala na utrzymanie przyzwoitego tempa jazdy. Szczególnie interesujące są światła za przystankiem Podolská Vodárna - odjazd tramwaju z przystanku powoduje ok. 200 m dalej zatrzymanie na kilkanaście sekund jadących równolegle



Skrzyżowanie Modřanska / Československeho exilu (AB)

samochodów po to, by tramwaj jako pierwszy wjechał na zwężony odcinek drogi. Dzięki temu kolejne kilkaset metrów dalej nie jest blokowany przez samochody w wąskim gardle - zabytkowym tunelu pod Wyszehradem. Na dalszym odcinku torowisko pierwotnie zaprojektowano w jezdni (za wyjątkiem zwężenia w tunelu - przekrój 2x2 pasy). Jednak gdy natężenie ruchu samochodowego wzrosło na tyle, że zaczęło utrudniać ruch tramwajowy, na Rašínovo nábřeží wydzielono torowisko separatorami. Dzięki temu zapewniono płynność ruchu również na śródmiejskim odcinku linii.

Trasa tramwajowa na osiedle Modřany pomysłowo łączy różne, mniej lub bardziej kosztowne rozwiązania, takie jak estakady nad skrzyżowaniami, inteligentna sygnalizacja,

czy separatory torowiska. W efekcie, mimo miejscami trudnych warunków terenowych, zapewnia sprawny i szybki dojazd do centrum z peryferyjnego osiedla. Od pętli Levského / Sídlíště Modřany do przystanku Palackého Náměstí (południowy skraj śródmieścia Pragi, węzeł linii tramwajowych oraz linii metra B) trasa liczy sobie 10,8 km i 17 przystanków. Tramwaje pokonują ją w 23 minuty, co przekłada się na prędkość komunikacyjną 28 km/h. Na estakadowym odcinku Poliklinika Modřany - Nádraží Braník (4 km, 6 przystanków) średnia wynosi 35 km/h (dla porównania - w Warszawie prędkość komunikacyjna metra to 36 km/h, a średnia tramwajów - ok. 18,5 km/h). Rozkłady jazdy trzech linii są zsynchronizowane, w szczycie tramwaje kursują co 2-4 minuty, poza szczytem - co 4-6 minut. ●

**Marcin Jackowski**

## Jak rower podbija Warszawę

**Niedawno minęła dziesiąta rocznica wydania Uchwały Zarządu m.st. Warszawy w sprawie tworzenia warunków dla komunikacji rowerowej, nakazującej urzędom uwzględnianie potrzeb ruchu rowerowego i konsultacje z przedstawicielami promujących go środowisk. Niestety, w ciągu minionej dekady większość mieszkańców nie zdążyła się nawet o tej uchwale dowiedzieć, zaś urzędy zdążyły o niej zapomnieć. Jednak okrągła, dziesiąta rocznica okazała się szczęśliwa, zbiegła się bowiem z wyborami i akcją społeczną, co w efekcie przyniosło widoczne zmiany nastawienia, poważniejsze deklaracje, a nawet pierwsze efekty. Stołeczny transport rowerowy znalazł się w punkcie zwrotnym i ma szansę wyjść z wieloletniego impasu. Przedstawiamy w skrócie, jak do tego doszło i jak ewoluowało podejście wyższych szczebli władz do roweru.**

### 10 lat prorowerowych pozorów

Przy konsekwentnym i dalekowzrocznym nastawieniu, przez 10 lat obowiązywania Uchwały można było bez uszczerbku dla budżetu miasta opleść je siecią ścieżek, uzupełnioną wielokrotnie tańszymi pasami na jezdniach oraz zorganizować przechowalnie i wypożyczalnie. Wzorem Kopenhagi czy Berlina rower mógł stopniowo awansować do roli istotnego transportowego wsparcia dla miasta grzęznącego w korkach i dławiącego się spalinami, przyczyniać się do zdrowia i mobilności mieszkańców oraz zapobiegać deficytom przestrzeni.

Niestety, praktyka projektów i inwestycji była zgoła odmienna od zaleceń Uchwały. Z wyjątkiem pojedynczych przypadków albo w ogóle pomijano „fanaberie cyklistów”, albo wykonywano ścieżki „rowerowe” jedynie z nazwy - niebezpieczne, nietrwałe i niewygodne, nadające się od biedy do sporadycznej rekreacji, ale do masowego i efektywnego transportu zupełnie nieprzydatne. Na wysokim poziomie pod jednym względem - kosztów.

### WOST – rekomendacje schowane do szuflady

Wiosną 2004 r. nadzieję na zmiany rozbudziło w rowerzystach zajęcie się tematem ruchu rowerowego przez Warszawski Okrągły Stół Transportowy. Patronował mu ówczesny wiceprezydent Andrzej Urbański, który jednak już na inauguracji ostrzegł „Dopóki ja tutaj będę wiceprezydentem, ścieżka na Wale Miedzeszyńskim nie powstanie!” Ta dobitna wypowiedź okazała się znamienna i prorocza. Jeśli nie na Wale, to gdzie? Od strony konstruktywnej pan Urbański miał w tej kwestii do powiedzenia niewiele, a zrobił jeszcze mniej. Na dwie zorganizowane przez media debaty z cyklistami nie znalazł odwagi i czasu (na przysłanie kogokolwiek w zastępstwie - również). Dopiero kończąc swe urzędowanie, gdy prasa często podejmowała tematykę rowerową, dał się sfotografować reporterom Życia Warszawy na jednej z urwanych ścieżek. Jednak los przekazanej wówczas Urbańskiemu listy postulatów zebranych od czytelników do dzisiaj jest nieznaną, podobnie jak los rekomendacji WOST, które otrzymał we wrześniu 2004 r.

### Komisarz I apeluje by kulturalnie artykułować potrzeby

Na początku czerwca 2006 r. komisarz Warszawy Mirosław Kochalski wziął udział w otwarciu ul. Marszałkowskiej, gdzie wbrew obietnicom i możliwościom nie stworzono odpowiednich warunków poruszania się na rowerze. Komisarza zdziwiła obecność tłumnie i głośno protestujących rowerzystów. Odpowiadając na ich okrzyki poradził, by swoje potrzeby artykułowali w kulturalny sposób. Czyżby nie wiedział, że robią to od lat bez żadnych skutków, poza rosnącym rozgorzyczeniem wynikającym z niekompetencji, niechęci i niedotrzymywania obietnic przez miejskie urzędy? Mimo to zachęta Kochalskiego padła na podatny grunt i zainspirowała cyklistów do nowej akcji.

### Akcja „Wydepcz ścieżkę!” – decydujące starcie

26 czerwca, dokładnie w dziesiątą rocznicę Uchwały rozpoczęto akcję składania indywidualnych



pisemnych wniosków do Ratusza o konkretne poprawki na trasach rowerowych - np. usunięcie przeszkód i nieciągłości czy poprawę oznakowania. Akcja pod hasłem „Wydepcz ścieżkę!” miała trzy główne cele:

1. Przypomnienie o wprowadzonym 10 lat temu, a mimo to ciągle nie przestrzeganim obowiązku konsultacji inwestycji drogowych z rowerzystami i uwzględniania ich potrzeb.
2. Aktywizację społeczną rowerzystów i mobilizację do upominania się o ich prawa, czynnego reagowania na zagrożenia, jakie występują na niefachowo budowanych czy źle oznakowanych drogach rowerowych.
3. Precyzyjne wyrażenie potrzeb urzędnikom, którzy nie korzystając z roweru, nie znają specyfiki tego środka transportu i uciążliwości, na jakie napotyka jego użytkownicy w Warszawie.

Oddolny i masowy charakter tej akcji okazał się prawdziwym wyzwaniem dla biur Ratusza. Otrzymały od kilkudziesięciu osób kilkaset wniosków adresowanych nie do ZDM (znanego z lekceważenia pism), lecz do najwyższej władzy miasta. W ZDM, gdzie sphywata większość postulatów, musiano oddelegować jedną osobę na około dwa miesiące tylko do ich analizy i udzielania odpowiedzi.

### Komisarz II powołuje pełnomocnika do spraw komunikacji rowerowej

„Lawina” pism, przy szerokim oddźwięku w mediach, odniosła najważniejszy z zamierzonych skutków – zwróciła uwagę wyższych szczebli władz na to, że problem komunikacji rowerowej jest ważny dla wielu osób i nie może być dłużej ignorowany czy wręcz dezawuowany wzorem Doroty Safjan, zastępczyni Lecha Kaczyńskiego. Bagateliżując problem schodów na nowej ścieżce rowerowej powiedziała: „Jesteście młodzi, możecie 10 m znieść rower”.

Dyrektor Biura Drogownictwa zaprosił Zielone Mazowsze na spotkanie z udziałem Inżyniera Ruchu, ZDM i przedstawiciela prezydenta jako adresata wniosków. Dokonano przeglądu zaległych spraw i zapowiedziano starania, by je rozwiązać. Wkrótce potem, 9 września komisarz Kazimierz Marcinkiewicz przyjął delegację naszego Stowarzyszenia i powołał swego pełnomocnika do spraw komuni-



Pierwszy kontrapas rowerowy w Warszawie (AB)

kacji rowerowej. Spełniono tym samym (na razie formalnie) jeden z kluczowych wymogów organizacyjnych dla polityki miasta w tej dziedzinie, sformułowany przez WOST.

### Kontrapasem między słowami a czyniami

Powołanie pełnomocnika przyjęliśmy z zadowoleniem i satysfakcją, ale też – z racji trwającej kampanii wyborczej – z pewną rezerwą. Bacznie wsłuchując się w deklaracje, postanowiliśmy entuzjazm zachować na potem, do czasu, aż pojawią się efekty. Na pierwszy ogień miały pójść parkingi rowerowe na stacjach metra i wyznaczenie kontrapasów. Niestety, w ciągu dwóch próbnych miesięcy te obietnice nie zostały spełnione. Kontrapas przy Obożnej-Dynasy otwarto uroczystie dopiero 22 listopada, na 4 dni przed drugą turą wyborów. Wydarzenie to, choć spóźnione, miało wagę historycznego precedensu, ponieważ do-tychczas miejski Inżynier Ruchu stanowczo nie zezwalał na stosowanie kontrapasów powołując się na prawne przeszkody i sprzeczności. Moc sprawcza przedwyborczego współzawodnictwa okazała się silniejsza!

Wynik wyborów pozbawił Kazimierza Marcinkiewicza szans realizacji dalszych prorowerowych posunięć, ale nawet te dwa, oglądane na tle niechęci do roweru wyrażanej przez Kaczyńskiego, arogancji Urbańskiego i obojętnej bierności Kochalskiego, nabierają cech swobodnego przetomu, co trzeba obiektywnie odnotować na plus byłemu premierowi i jego doradcom.



Rowerzyści składają w Ratuszu petycję w ramach akcji „Wydepcz ścieżkę!” (MJ)



## Wyborcze współzawodnictwo

Otwarcie kontrapasa stało się wydarzeniem medialnym, miał w nim wziąć udział sam Marcinkiewicz, ale nie dojechał. Kilka godzin później zostaliśmy zaproszeni przez Hannę Gronkiewicz-Waltz na krótkie spotkanie poświęcone polityce rowerowej miasta. Zresztą nie po raz pierwszy, gdyż obecna prezydent Warszawy już wcześniej parokrotnie konsultowała z organizacjami społecznymi swój program, w tym tematykę komunikacyjną i rowerową. Wzięła też udział w Warszawskiej Masie Krytycznej.

Rower niewątpliwie wpisał się w kampanię wyborczą. Mechanizm konkurencji i wzajemnej licytacji kandydatów wyszedł mu na dobre. Można powiedzieć, że wybory samorządowe stały się katalizatorem zmian i formowania nowego podejścia. Aczkolwiek nie doszło by do tego bez mozolnych, wieloletnich nacisków środowisk prorowerowych (zwłaszcza Zielonego Mazowsza) i ciągłego manifestowania obecności roweru w mieście (Masa Krytyczna i stale rosnący ruch indywidualny, którego nie sposób już nie zauważyć).

## Patrząc w przyszłość

Ostatnie przemiany, choć ważne, są tylko pierwszym krokiem w dobrym kierunku. To, czy transport rowerowy w stolicy czeka teraz postęp ku świetlanej przyszłości, czy kolejne lata bezruchu, zależy od konsekwencji w dalszych posunięciach.

W dziedzinie tej, jak w większości innych, można wyróżnić działania operacyjne (na niższym poziomie - w nich się mieści np. wytyczenie kontrapasa) i nadrzędne względem nich - strategiczno-polityczne. Kiedy po akcji „Wydepcz ścieżkę!” sam były premier zainteresował się tematyką rowerową, liczyliśmy na jego wsparcie przede wszystkim dla tej drugiej sfery. Powołanie pełnomocnika rozbudziło apetyt. Nawet mimo to, że przez miesiąc nie mógł on nic zrobić z braku formalnej nominacji i odpowiednio licznego i sprawnego zaplecza urzędowego.

Na tym skończyły się działania polityczne poprzedniej ekipy. Teraz przed Hanną Gronkiewicz-Waltz stoi wyzwanie podjęcia kolejnych, które na szczęście są dobrze rozpoznane i opisane. Nie trzeba więc szukać, a jedynie konsekwentnie wdrażać dobre praktyki, od dawna sprawdzające się w Danii czy Holandii. Przypomnijmy krótko trzy podstawowe wymogi absolutnie niezbędne dla skoordynowanego i długofalowego rozwoju transportu rowerowego w stolicy.

### 1. Standardy projektowe i wykonawcze

Takie standardy w Krakowie obowiązują już od dwóch lat.

Także Warszawa musi jak najszybciej zyskać tę niezbędną i skuteczną formę ochrony przed dalszym marnowaniem publicznych pieniędzy na niebezpieczne, niewygodne, niefunkcjonalne i nietrawne buble z kostki Bauma. Nie jest to zbyt trudne - wystarczy skorzystać z gotowych wzorów.

### 2. Stabilne i pewne źródła finansowania

W kolejnych budżetach winny znaleźć się stałe kwoty na drogi rowerowe - zarówno na projekty, jak i na realizacje. Środków na ten cel nie można pozyskiwać doraźnie i przypadkowo, muszą być zagwarantowane, aby skutecznie nadrabiać zaległości i zaspokajając nowe potrzeby.

### 3. Stały zespół zadaniowy - zaplecze pełnomocnika

Kolejny ważny element polityki prorowerowej to zespół zadaniowy złożony z przedstawicieli służb miejskich, dzielnic, użytkowników dróg itp. W warunkach rozproszenia kompetencyjnego Warszawy takie ciało jest absolutnie niezbędne dla wzmocnienia koordynacji działań o skali metropolitarnej.

## Podsumowanie

Trudno było oczekiwać, że na przełomie kadencji uda się przez dwa miesiące nadrobić wieloletnie zaniedbania i wyczarować kilometry dróg rowerowych. Podjęto pierwsze kroki. Szybko okazało się, że jeden rowerowy Don Kichot nie poradzi sobie z urzędowymi wiatrakami i potrzeba szeregu kolejnych decyzji polityczno-organizacyjnych. Mając w pamięci zapowiedzi Hanny Gronkiewicz-Waltz liczymy, że działania podjęte zostaną niebawem, przy wsparciu i aprobacie radnych. Wielu z nich już na wstępie nowej kadencji wykazuje duże zainteresowanie tematyką rowerową. Samorządy mogą stać się kolejną i jakże skuteczną grupą nacisku na organy wykonawcze.

Wyłom w murze antyrowerowej niechęci powiększa się. Ale, rzecz jasna, nie zniknie ona z dnia na dzień. Dlatego nadal ogromny wpływ mogą i powinny wywierać oddolne starania mieszkańców miasta. Miejmy nadzieję, że spotkają się w stołecznych urzędach z przychylnością i nie będzie potrzeby powtarzania akcji „Wydepcz ścieżkę!”, choć dowiodła skuteczności takich działań i dała uczestnikom powody do satysfakcji. W przyszłości rozwijający się z pożytkiem dla miasta transport rowerowy może przynosić korzyści i satysfakcję rzeszom mieszkańców, a przede wszystkim decydom, którzy zechcą się do tego rozwoju przyczynić. Wbrew dominującym motoryzacyjnym stereotypom i dogmatom, warto uwierzyć i zainwestować w rower! ●



**Aleksander Buczyński**

## Mosty Bratysławy

**W wielu polskich miastach mosty stanowią wąskie gardła systemu rowerowego. Na większości projektowanych dawniej przepraw brak ścieżek rowerowych, na budowanych lub modernizowanych w ostatnich czasach, nawet jeśli przewidziano drogę rowerową, z reguły kończy się ona ślepo na najbliższym węźle. Dlatego warto podpatrzyć, jak sobie z tym radzą nasi sąsiedzi.**

Niniejszy fotoreportaż poświęcony jest przede wszystkim rozwiązaniom rowerowym na mostach w Bratysławie. Wprowadzie słowacka infrastruktura rowerowa nie dorównuje holenderskiej czy duńskiej, ale przykłady te mogą być o tyle ciekawe, że urzędnicy i projektanci działają tam w uwarunkowaniach prawnych i finansowych podobnych do naszych.

W Bratysławie brzegi Dunaju łączy pięć mostów drogowych. Na czterech z nich występują ścieżki rowerowe, tylko



na jednym, najmniej ruchliwym (Stary Most) ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych w jezdni. Typowe rozwiązanie to ścieżka rowerowa oraz chodnik poniżej poziomu jezdni, na poziomie dolnego pasa belki mostowej. Z technicznego punktu widzenia jest to rozwiązanie stosunkowo proste i niedrogi, a jednocześnie korzystne dla użytkowników - trasa przez most jest zadana i częściowo osłonięta od wiatru, a dzięki temu że nie trzeba się wspinać na poziom jezdni, tego typu ciąg pieszo-rowerowy dużo łatwiej skomunikować z bulwami nadrzecznymi ●



Na moście Lafranconi ciąg pieszo-rowerowy znajduje się ok. 4 m poniżej jezdni, na poziomie dolnego pasa belki mostowej (AB)



Analogiczne rozwiązanie zastosowano na Nowym Moście, pod oboma jezdniami - teoretycznie jeden z ciągów przeznaczony jest dla pieszych, drugi dla rowerzystów. Zdjęcie przedstawia ciąg południowy (AB)



To również most nad Dunajem, ale już dla odmiany w Wiedniu. Do istniejącego mostu - pierwotnie zaprojektowanego bez ścieżki - dowiązano pod spodem, między filarami, lekką stalowo-drewnianą konstrukcję dla rowerzystów, wrotkarzy i pieszych (AB)



Most Koszycki jest jedynym, na którym droga dla rowerów znajduje się na tym samym poziomie, co jezdni dla samochodów. Tym niemniej udało się wykonać łagodny podjazd bez schodów czy ostrych zakrętów (AB)



## Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu  
**Stowarzyszenie Zielone Mazowsze**  
 ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,  
 tel/fax.: 0-22 621 77 77  
 czst@zm.org.pl

[www.czt-zm.org.pl](http://www.czt-zm.org.pl)

redaktor naczelny: Krzysztof Rytel  
 sekretarz redakcji: Melania Żalińska  
 skład: Agnieszka Rejowska

Niniejszy biuletyn sporządzony został ze wsparciem finansowym Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej w ramach Rządowego Programu - Fundusz Inicjatyw Obywatelskich

- 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 otrzymaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 15 grudnia 2006. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (MJ) Marcin Jackowski, oraz inne źródła podane w podpisach.

