



## W NUMERZE

### Temat Numeru: USPOKAJANIE RUCHU

#### USPOKAJANIE RUCHU

**Przedwyborcze zabawy prędkością** - str. 1

**Brak zatoki elementem uspokojenia ruchu** - str. 1

**Rozmowa Zielonego Światła** - str. 2

**Próg progowi nierówny** - str. 4

#### OBWODNICA AUGUSTOWA

**Czy rząd zna prawo?** - str. 8

#### KOLEJ

**Doniesienia kolejowe** - str. 8

**Szynobusem po polsku** - str. 10

#### KOMUNIKACJA MIEJSKA

**Innowacje są w modzie nie tykoma zachodzie** - str. 12

#### ROWERY

**Rowerem po Ursynowie** - str. 14

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.

*Rafał Muszczyński*

## Przedwyborcze zabawy prędkością

Wszyscy wiemy, że z prędkością nie ma żartów. Mówią nam to statystyki, powtarza policja i specjaliści z branży transportowej. Podpowiada nam to też logika, która sugeruje, że w kwadracie prędkości rośnie także energia kinetyczna i że już to nie jest dobre. Jednak jeszcze gorzej jest, gdy za zabawy prędkością biorą się, w przedwyborczej chęci dogodzenia społeczeństwu, politycy. Wtedy przegrywają dosłownie wszyscy. [ciąg dalszy na str. 5](#)



*Na ul. Modlińskiej mało kto przejmuje się dozwoloną prędkością, w skutek czego nie ma kilometra tej arterii, gdzie w przeciagu kilku ostatnich lat nikt by nie zginął (RM)*

*Wojciech Szymalski, Aleksander Buczyński*

## Brak zatoki elementem uspokojenia ruchu

Przepisy dotyczące warunków technicznych dla dróg wyznaczają zasady, według których zatoki autobusowe powinny być stosowane na drogach różnych klas. Określenie tych warunków wyraźnie wskazują, że ustawodawcy przyświecała filozofia możliwie jak najmniejszego ograniczenia płynności ruchu samochodów w wyniku obecności przystanku autobusowego, a jednocześnie zapewnienia bezpieczeństwa podczas wymiany pasażerów, zwłaszcza na drogach wysokich klas. Są jednak co najmniej dwa powody, dla których zatoki autobusowe mogłyby odejść do lamusa, zwłaszcza w terenie zabudowanym, gdzie najwyższą dopuszczalną prędkością jest 50 km/h. [ciąg dalszy na str. 6](#)

## Rozmowa Zielonego Światła

# z Markiem Wierzchowskim, konsultantem krajowym ds. inżynierii ruchu w Ministerstwie Transportu, konsultantem merytorycznym przy projekcie Dutch Town w Puławach – odpowiedzialnym za realizację prac projektowych

Rozmawia: Wojciech Szymalski

### ● Skąd wziął się pomysł na Dutch Town? Co to za projekt? Jaki jest jego cel?

Wraz z aktualizacją programu GAMBIT w 2005 roku podjęto współpracę z rządem holenderskim w zakresie systemowego podejścia do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Dlaczego nastąpiła współpraca z Holandią w takim zakresie? Ponieważ Holandia przoduje w minimalizacji ilości i skutków zdarzeń drogowych, ale jednocześnie zaproponowano nam prezent – grant, w formie koncepcji uspokojenia ruchu w wybranym obszarze, wybranego miasta średniej wielkości z uwzględnieniem sprawdzonych w warunkach holenderskich fizycznych środków uspokojenia ruchu. Chodziło o promocję różnorodnych rozwiązań stosowanych powszechnie w Holandii i wskazanie możliwości ich adaptacji do warunków Polskich.

Zadaniem Ministerstwa Transportu jako koordynatora programu było wskazanie takich miejsc, gdzie można to będzie przeprowadzić. W dalszej kolejności wykonamy projekt budowlany i realizację - budowa terenu instruktazowego dla zarządców dróg, zarządzających ruchem, policji, samorządów i projektantów. Wszystko po to, aby na tym przykładzie szeroko rozpropagować uspokojenie ruchu i sprawdzone rozwiązania stosować powszechnie w Polsce.

### ● Gdzie projekt zostanie zrealizowany?

Wskazaliśmy stronie holenderskiej kilka terenów w różnych miastach położonych w centralnej Polsce. Wybór padł na Puławy.

### ● Właśnie. Dlaczego właśnie to miasto?

Po pierwsze, wybrano teren w dzielnicy Włostowice o zabudowie i układzie ulic zbliżonym do warunków holenderskich z przyległą drogą wojewódzką nr 824 stanowiącą wylot w kierunku Kazimierza Dolnego.

Po drugie, już wcześniej istniała dobra współpraca z władzami miasta i zarządem drogi wojewódzkiej, co w przypadku tego projektu się potwierdziło. Po konsultacjach społecznych uzyskaliśmy również przychylność mieszkańców miasta.

Dużą rolę w wyborze projektu odgrywają także walory turystyczne terenu, w tym sensie, że dzielnica położona jest obok drogi do Kazimierza Dolnego, która jest uczęszczana przez cały rok przez turystów z całego kraju, co przekłada się na szeroki odbiór zewnętrzny tego projektu.

### ● Jak będą przebiegały dalsze prace, kiedy możemy spodziewać się zakończenia projektu?

Holendrzy opracowali koncepcję uspokojenia ruchu, która była szeroko konsultowana z władzami miasta i z mieszkańcami Puław. Po wprowadzeniu korekt wynikłych z konsultacji

i zatwierdzeniu koncepcji, stanowi ona wytyczne do projektu budowlanego, który jest obecnie opracowywany przez wyłonioną w przetargu firmę z Krakowa (Ekkom Sp z o.o.). W tej chwili planowane są szczegółowe rozwiązania sytuacyjne (na mapach geodezyjnych), które także będą przedmiotem konsultacji społecznych. Następnie do połowy roku mają być jeszcze ustalone szczegóły konstrukcyjne, np. dotyczące infrastruktury podziemnej, nawierzchni itp. W połowie 2007 roku powinna zostać wyłoniona firma, która przystąpi do realizacji projektu w terenie. Przebudowa całego układu drogowego powinna nastąpić sukcesywnie do połowy 2008 roku. Potem będą organizowane cykliczne szkolenia dla projektantów, samorządowców i innych zainteresowanych.

### ● Ile kosztuje realizacja tego projektu?

Całość powinna być wykonana szacunkowo za 10 mln złotych – od projektu do rozpoczęcia szkoleń. Z tym, że koncepcję uspokojenia ruchu wykonano w całości za środki rządu Holandii. Dalsze działania finansuje strona Polska w ramach programu „Likwidacja miejsc niebezpiecznych na drogach w Polsce”. Z tego 50% wyklada Ministerstwo Transportu, a kolejne 50% samorząd Puław oraz zarządca drogi wojewódzkiej nr 824.

### ● 10 milionów to dużo czy mało?

Stosowanie uspokojenia ruchu w tej formie w dużej mierze wyeliminuje konieczność stałego patrolowania dróg przez policję w celu temperowania zachowań kierowców i koszty z tym związane. Po drugie, liczba wypadków i ich skutki zmniejszą.

### ● Dlaczego w Polsce potrzeba takiego Dutch Town?

Chcemy wskazać fizyczne możliwości ograniczenia prędkości jazdy na drogach różnych kategorii. W tej chwili funkcjonują w Polsce jako urządzenia do ograniczania prędkości powszechnie i prawie wyłącznie progi zwalniające. Holendrzy stosują je jako jedno z wielu rozwiązań i w różnych odmianach. W Polsce stosowany jest przekrój będący wycinkiem koła – oni stosują przekroje sinusoidalne. W rezultacie, w polskich progach występuje zjawisko „podrzutu” - a u nich zapewniony jest efekt „łagodnego przejazdu” przy założonym tempie. Stosowane są progi dla trzech prędkości: 20, 30 i 50 km/h. W Polsce progi zwalniające można stosować tylko w wybranych przypadkach na drogach niższych klas. Holendrzy stosują je powszechnie na drogach o różnym przeznaczeniu, m.in. na drogach będących odpowiednikiem naszych dróg wojewódzkich. Konstrukcja holenderskich progów zapewnia dogodny przejazd m.in. pojazdom ciężarowym i autobusom.

**Wielurozwiązani z Dutch Town niemaw obecnych przepisach o warunkach technicznych dla budowy dróg w Polsce. Wiele zapewne wymaga odstępstw od tych przepisów. Jaka jest skala tych odstępstw a które rozwiązania można stosować już dziś?**

Wbrew pana stwierdzeniu zawartemu w pytaniu tylko niektóre z rozwiązań zastosowanych w Dutch Town wymagają uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych. Są to naprawdę drobne elementy. Zgoda ta będzie wymagana np. dla zastosowania progów zwalniających na drodze wojewódzkiej, gdzie pojawiają się pojazdy ciężarowe i autobusy. Natomiast odnośnie tych elementów, których w obecnych przepisach o warunkach technicznych nie ma, sytuacja jest jasna. Ponieważ nie są zakazane, możemy je stosować i je zastosujemy. Na przykład: wyniesione powierzchnie skrzyżowań, w tym typu pinezka stanowiące specyficzny rodzaj minironda; wybrukowany, wyniesiony pas dzielący dwa kierunki ruchu, kontrapas rowerowy.

**Dlaczego zatem do tej pory nie stosowano tych rozwiązań w Polsce, skoro można?**

Głównym powodem jest brak wiedzy oraz przyzwyczajenia zamawiających i projektantów. Po prostu tak się utarło. Powielane są głównie rozwiązania typowe, a każdy element stanowiący nowość w opracowaniu – nietypowy – wydłuża realizację projektu. Czas ten, który jest z góry określony w umowie z zamawiającym, niestety bywa bardzo krótki.

**A Jak Pan ocenia obecne uregulowania prawne w zakresie uspokojenia ruchu i ich stosowanie? Czy są to rozwiązania wystarczające, czy są stosowane właściwie?**

Holendrzy skutecznie stosują u siebie rozwiązania uspokojenia ruchu przy braku unormowań prawnych. W poszczególnych regionach na przestrzeni lat dążyli do pewnych rozwiązań modelowych, które aktualnie katalogują do powszechnego stosowania. Natomiast w Polsce, zanim podjęto temat uspokojenia ruchu zostały unormowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w przepisach o warunkach technicznych. Sprowadzają się one wyłącznie do progów zwalniających i podrzutowych, które mogą być stosowane tylko w określonych przypadkach. W efekcie, wysyp tych urządzeń montowanych na drogach lokalnych bez jakiegokolwiek alternatywy powoduje powszechny zły odbiór społeczny. Dlatego też naszym zdaniem przy odpowiednim propagowaniu środków alternatywnych możemy rozpowszechnić ideę uspokojenia ruchu i skutecznie wpływać na odpowiednie uregulowania prawne (aktualizacja warunków technicznych). Po prostu w Polsce zanim zaczęliśmy coś stosować, już ustaliliśmy pewne standardy w tym zakresie – zabraliśmy się do sprawy nie od tej strony.

**Czyli oceniacie Państwo, że potrzebna jest zmiana przepisów dotyczących budowy dróg? Jest to jeden z celów projektu.**

Ująłbym ten problem inaczej. Przede wszystkim chcemy i uważamy, że należy zmienić podejście do stosowania przepisów i do budowy dróg na systemowe. Nie należy stosować przepisów i rozwiązań wybiórczo, np. nie należy spowalniać ruchu tylko w rejonie przejścia dla pieszych przy szkole, ale należy zająć się także ulicami w obszarze przyległym do szkoły. Przecież dziecko nie idzie do szkoły tylko przez to przejście. Realizacja projektu Dutch Town ma być pomocna do skatalogowania

rozwiązań możliwych do stosowania i posłużyć do poprawienia m.in. szczegółowych warunków technicznych dotyczących stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Zmiana prawa będzie wymagała wsparcia politycznego. Jak Pan ocenia zaangażowanie polityków w programy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce? We Francji takim projektem patronuje np. prezydent kraju. A w Polsce?**

Na razie największy problem przy realizacji projektu wiązał się z polityką w taki sposób, że następowały ciągłe zmiany, a to wybory parlamentarne i zmiany ministrów, a to samorządowe, w wyniku których musieliśmy na nowo przekonywać decydentów, że ten projekt jest potrzebny. Myślę, że problem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bliski każdemu rozsądnemu użytkownikowi dróg, w tym politykom. Mam nadzieję na szerokie wsparcie przy nowelizacji niektórych aktów prawnych w związku z realizacją projektu.

**Przejdźmy do rozwiązań projektowych. Jakim użytkownikom poprawią one warunki poruszania się na drodze?**

Rozwiązania w Dutch Town są nakierowane głównie na ochronę pieszych i rowerzystów, ale także kierujących pojazdami. Polegają na wymuszaniu prędkości jazdy i zachowań na drodze zgodnych z przepisami, np. przy dojeździe do skrzyżowania i przejścia dla pieszych kierowca powinien zachować ostrożność. Pomagamy mu tę ostrożność zachować, bo wymuszamy zmniejszenie prędkości.

**Jako przedstawiciela organizacji pozarządowej zajmującej się promocją ruchu rowerowego interesuje mnie jakie rozwiązania dla rowerzystów zastosowano w projekcie?**

Ruch rowerowy z dzielnicy Włostowice, gdzie w całości odbywa się on na warunkach ogólnych po jezdni, wyprawdano w kierunku centrum miasta wykorzystując fragment drogi wojewódzkiej nr 824. Na tym odcinku zaprojektowano wydzieloną powierzchnię dla rowerzystów i przejazdu rowerowe. Większość ruchu rowerowego w tamtym rejonie to ruch turystyczny związany z Kazimierzem Dolnym. Rowerzystom dajemy dwa alternatywne rozwiązania. Doprowadzamy drogi rowerowe z centrum miasta do szlaku na Wale Wiślanym, ale nie zakazujemy jazdy po drodze wojewódzkiej. Tam gdzie ruch rowerowy nie uzasadnia budowy wydzielonej drogi rowerowej, kończymy ją, ale zapewniamy tym rowerzystom, którzy chcą jechać dalej, wygodny wyjazd na jezdnię.

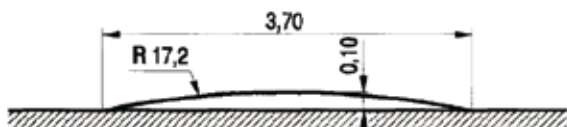
**Są też specjalne rozwiązania z myślą o komunikacji miejskiej. Jakie?**

Przede wszystkim konstrukcja peronów przystankowych. Są one wyniesione (względem powierzchni chodnika) do poziomu zapewniającego łagodny wjazd np. wózka do autobusu niskopodłogowego. Wszelkie najazdy na powierzchnie wyniesione na jezdni i progi zwalniające dostosowane są parametrami do przejazdu autobusów i pojazdów przedsiębiorstw komunalnych. Są także stosowane rozwiązania, które umożliwiają przejazd tych pojazdów na jednym poziomie, podczas gdy pojazdy o węższym rozstawie kół będą przejeżdżały przez powierzchnię wyniesioną. Proponowane rozwiązania były konsultowane z przedstawicielami przedsiębiorstw komunikacyjnych, przedsiębiorstw komunalnych oraz ze strażą pożarną.

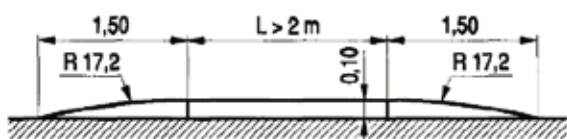
*ciąg dalszy na str. 14*

# Próg progowi nierówny

Wiele problemów sprawiają kierowcom progi zwalniające. Dzieje się tak głównie dlatego, że są one niewłaściwie stosowane. Poniżej przedstawiamy porównanie progów polskich i holenderskich wraz z ich wadami i zaletami.

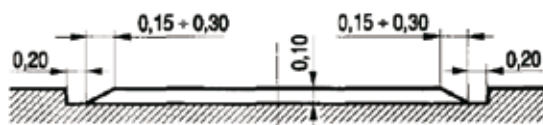


Rys. 8.1.1. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h



Rys. 8.1.2. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16b o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h

Rysunek z Rozporządzenia o warunkach technicznych dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. nr 220, pozycja. 2181 z 2004 roku) pokazuje powszechnie stosowane w Polsce progi zwalniające dla prędkości do 30 km/h. Podjazdy w przekroju podłużnym są łukiem, co powoduje efekt podrzutu podczas przejazdu. (Jednostki w metrach)



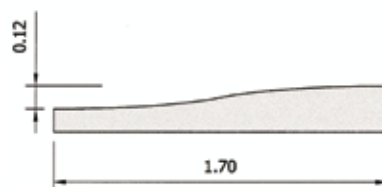
Rys. 8.1.5. Kształt i wymiary progów zwalniających o zmniejszonej szerokości w poprzecznym przekroju jezdni

Opisany w Rozporządzeniu o warunkach technicznych dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zwężony próg zwalniający nie pozwala na przejazd w jednym poziomie (bez podjeżdżania na próg), ani autobusom komunikacji miejskiej, ani służbom miejskim, w szczególności karetkom pogotowia i straży pożarnej, ani nawet rowerzystom.

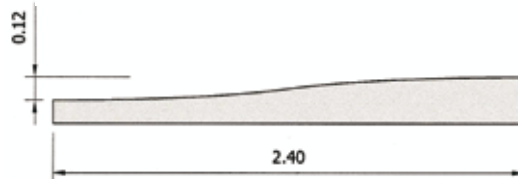
Co więcej, zastosowany jako wyniesienie przejścia dla pieszych sprawia problem także przechodniom, mimo obniżenia krawężników - poniżej próg na warszawskim Mokotowie.



Próg na ul. Szturmowej (WS)

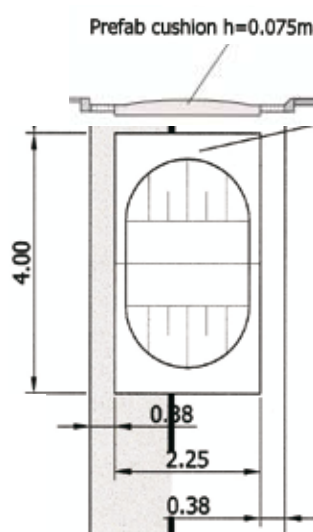


speedhump: reduce speed to  $\pm 20$ km/hr  
plateau: reduce speed to  $\pm 30$ km/hr



speedhump: reduce speed to  $\pm 20$ km/hr  
plateau: reduce speed to  $\pm 30$ km/hr

Rysunek z koncepcji uspokojenia ruchu w Puławach pokazuje nie zakazane w polskim prawie podjazdy na progi zwalniające lub wyniesione skrzyżowania w formie sinusoidy. Na takim podjeździe nie występuje efekt podrzutu, dlatego można tworzyć bezpieczne progi nawet dla prędkości projektowej 50 km/h. (Jednostki w metrach)



Jeden z zaproponowanych przez Holendrów wzorów progów zwalniających dla Puław poprzez zwężenie w przekroju poprzecznym oraz niższą niż normalnie wysokość umożliwia przejazd "nad" progiem autobusom miejskim i pojazdom służb miejskich. Obok progów w jednym poziomie mogą przejechać także rowerzyści.

Oczywiście jako platforma dla przejścia dla pieszych lub przejazdu rowerowego powinien być stosowany próg bez zwężenia taki, jak poniżej, na warszawskim Bemowie.



Próg na ul. Księcia Bolesława (MJ)

## Przedwyborcze zabawy prędkością

Dziś, jako przestrozę, podamy przykład z Warszawy. W przedwyborczym szale Kazimierz Marcinkiewicz - wtedy jeszcze pełniący obowiązki prezydenta miasta - ogłosił populistyczny plan podniesienia dopuszczalnej prędkości na 52 ulicach dwujezdniowych w Warszawie. Plan z pozoru miał zamienić dojazdy w przyjemność i spowodować ogólny dobrobyt. Tak naprawdę chodziło jednak raczej o głosy kierowców w nadchodzących wyborach, zwłaszcza że obietnicą było obniżenie cen paliwa, a budowanie tychże Panu Marcinkiewiczowi niezbyt wychodziło.

Jak to w przedwyborczym pośpiechu bywa, projekt nie był z nikim konsultowany, ani nawet porównany z mapą najniebezpieczniejszych miejsc w Warszawie. Ale za to Panu Marcinkiewiczowi udało się namówić warszawską drogówkę do tego, by pod pomysłem się podpisała, co miało pewnie zagłuszyć głosy sprzeciwu tych wszystkich „maniaków w kółko gadających o czarnych statystykach i bezpieczeństwie”. I tak projekt ujrzał światło dzienne pod koniec września.

Zaledwie kilka dni zajęło nam porównanie tych 52 ulic z powszechnie dostępnym raportem Zarządu Dróg Miejskich o najniebezpieczniejszych miejscach w Warszawie. Wyniki były druzgoczące - tylko 3 ulice z 52 wymienionych w propozycji były, według nas, na tyle bezpieczne, że można było na nich podnieść limity dopuszczalnej prędkości. Na większości z nich prędkość należało raczej ograniczać, gdyż zlokalizowane tam były miejsca najbardziej niebezpieczne w mieście.

Kilka dni po nas, również Instytut Transportu Samochodowego nie zostawił na p.o. prezydenta suchej nitki.



Skutecznym sposobem na przekraczających dozwoloną prędkość okazują się być fotoradary - także te w samochodach (RM)

„Motor” nr 40 z 2.10.2006 roku: „Andrzej Wojciechowski, dyrektor ITS, w piśmie do stołecznego magistratu wyraził dezaprobatę tego pomysłu i zauważył, że zwiększenie limitów spowoduje większą liczbę tragicznych wypadków, ponieważ 60% poważnych zdarzeń drogowych ma miejsce właśnie na ulicach wymienionych w projekcie.” A warto wspomnieć, że te tajemnicze 60% to 76 zabitych i 1237 rannych w skali roku - suma niebagatelna.

Niedługo później do listy „sceptyków” dołączył także Stołeczny Inżynier Ruchu (postać kluczowa dla takich zmian, który ostatecznie większość projektu odrzucił, zostawiając w planie podniesienia prędkości tylko 3 ulice z listy Pana p.o. Prezydenta.

I tak Kazimierz Marcinkiewicz ostatecznie przegrał. Nie tylko tę sprawę - w wyborach, jak wiemy, także nie miał najlepszego wyniku, na co być może wpływ miały głosy wszystkich tych, którzy na drogach chcą czuć się bezpiecznie, nawet za cenę o pięć minut dłuższej jazdy do pracy.

Przegrała także warszawska drogówka, której obraz, jako instytucji dbającej o bezpieczeństwo na drogach, został solidnie nadszarpnięty. Już w grudniu Gazeta Wyborcza, przy okazji śmiertelnego wypadku na przejściu dla pieszych, wypomniała policji hipokryzję. „Podinsp. Wojciech Pasieczny, zastępca szefa stołecznej drogówki, twierdzi, że przejście powinno zostać przynajmniej lepiej oświetlone. Zapowiada, że w miarę możliwości będzie tam rozstawiany radar, który zmusi kierowców, by zdjęli nogę z gazu. Tymczasem kilka tygodni temu, sama policja postulowała, żeby zwiększyć dopuszczalną prędkość na ul. rtm. Pileckiego do 80 km/h”. Nie był to ostatni wypadek.

Pod koniec stycznia na tej samej ulicy ofiarą pędzącego kierowcy na sąsiednich pasach była kolejna osoba, która ciężko ranna trafiła do szpitala. Na innej ulicy z listy - Grochowskiej, niecały tydzień wcześniej, w wyniku zderzenia dwóch aut zginął kierowca jednego z nich.

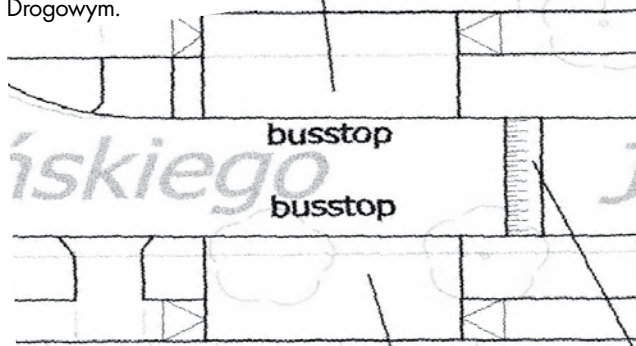
I jak teraz przeciętny policjant ma ukarać przekraczającego prędkość kierowcę na ulicy, na której jeszcze niedawno Policja postulowała podnoszenie prędkości? „Przepraszam, zmieniliśmy zdanie” zabrzmiało w tym wypadku chyba nieco głupio? ●

# Brak zatoki elementem uspokojenia ruchu

**Przepisy dotyczące warunków technicznych dla dróg wyznaczają zasady, według których zatoki autobusowe powinny być stosowane na drogach różnych klas. Określenie tych warunków wyraźnie wskazuje, że ustawodawcy przyświecała filozofia możliwie jak najmniejszego ograniczenia płynności ruchu samochodów w wyniku obecności przystanku autobusowego, a jednocześnie zapewnienia bezpieczeństwa podczas wymiany pasażerów, zwłaszcza na drogach wysokich klas. Są jednak co najmniej dwa powody, dla których zatoki autobusowe mogłyby odejść do lamusa, zwłaszcza w terenie zabudowanym, gdzie najwyższą dopuszczalną prędkością jest 50 km/h.**

## Włączanie się do ruchu

Artykuł 18 Ustawy Prawa o Ruchu Drogowym mówi o umożliwieniu włączenia się do ruchu autobusom wyjeżdżającym z zatoki autobusowej przy przystanku. Wielu przewoźników stosuje nawet specjalne nalepki na tyle autobusów przypominające i dziękujące kierowcom stosującym się do tego przepisu. Jednakże w dużych miastach, w warunkach silnego zatłoczenia drogowego i ciągłego pośpiechu takich kierowców wydaje się być coraz mniej. Niejednokrotnie wyjeżdżający już na jezdnię autobus jest jeszcze wyprzedzany przez dociskającego gaz kierowcę samochodu osobowego. Na szerokich arteriach wyjazd z zatoki utrudniony jest głównie przez zbyt wysokie prędkości rozwijane przez kierowców (niezależnie od przepisów), które uniemożliwiają im zatrzymanie się przed wyjeżdżającym autobusem lub bezpieczną zmianę pasa ruchu. Na wąskich ulicach przyczyną niekulturalnego zachowania może być natomiast walka o jak najlepsze miejsce w korku. Odwracając jednak powyższe rozumowanie można stwierdzić, że to nie ruch samochodowy jest przyczyną opóźnienia wyjazdu autobusu z zatoki, ale konstrukcja ulicy – być może zatoka, z której autobus ma utrudniony wyjazd, nie jest potrzebna. Autobus przystając przy krawędzi jezdni bez zatoki, w momencie ruszania z przystanku znajduje się już na pasie ruchu. Brak zatoki jest zatem formą uprzywilejowania autobusu w ruchu miejskim, skuteczniejszą niż coraz bardziej martwy przepis Prawa o Ruchu Drogowym.



Rys. 1

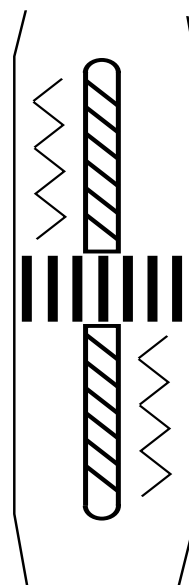
## Miejsce dla pieszych

Polskie przepisy dotyczące warunków budowy dróg powodują bardzo duże zapotrzebowanie na przestrzeń w pasie drogowym. Paradoksalnie, w mieście, gdzie znacznie trudniej o wolną przestrzeń a jednocześnie dopuszczalne prędkości ruchu są mniejsze, prawo stanowi, że pasy ruchu powinny być szersze niż poza miastem. Przykładowo, poza miastem, w ulicy zbiorczej powinny one mieć od 2,75 do 3 metrów szerokości, a w mieście od 2,75 (ale tylko przy uspokojeniu ruchu) do aż 3,5 metra szerokości, przy czym wartość maksymalna została określona jako podstawowa. Co więcej, to właśnie w mieście wskazana jest budowa dróg rowerowych i chodników (łącznie co najmniej 4 metry szerokości), które poza miastem mogą być zastąpione znacznie węższym poboczem (maksymalnie 2 m). Jeśli w gęszczu tych przepisów pojawia się dodatkowo zatoka autobusowa, to w miejscu przystanku projektanci zmagają się z mocno nabrzmiałym problemem. Nabrzmiałym o tyle, że na przystanku potrzebny jest nie chodnik, lecz znacznie szersza powierzchnia oczekiwania pasażerów na autobus, często z wiatą. W efekcie następuje dylemat – dodatkowy wykup gruntu, rezygnacja z wiaty przystankowej, czy może przerwanie ciągłości drogi rowerowej. Dylemat jest w dużej mierze sztuczny, gdyż rezygnacja z zatoki autobusowej mogłaby go w łatwy sposób rozwiązać.

## Uspokojenie ruchu

W krajach Europy Zachodniej zauważono, że brak zatok może służyć nie tylko uprzywilejowaniu komunikacji zbiorowej, ale także być skutecznym elementem uspokojenia ruchu i wpływania na bezpieczeństwo w obszarach zabudowanych. Jeśli na ulicy dwukierunkowej w pobliżu przystanku bez zatoki zakazemy wyprzedzania, to każdy samochód będzie musiał zatrzymać się za autobusem

w oczekiwaniu na odjazd z przystanku. Odpowiednie ułożenie przystanków po obydwu stronach drogi może utworzyć dogodne warunki dla umiejscowienia bezpiecznego przejścia dla pieszych (patrz Rys. 2). Jeżeli autobus stoi na przystanku do momentu opuszczenia przejścia dla pieszych przez ostatniego pasażera, zapewnia mu bezpieczne przedostanie się przynajmniej przez tę część jezdni po której jedzie. Jest to stosunkowo zaawansowana forma wykorzystania przystanku w celu uspokojenia ruchu. Rysunek 1 pokazujący wykorzystanie przystanku do uspokojenia ruchu pochodzi z koncepcji Dutch Town w Puławach. →



Rys. 2

## W Pradze o tym wiedzą

Zaglądając na ulice stolicy Czech, można stwierdzić, iż efektywne zarządzanie przestrzenią przystankową jest domeną nie tylko Holendrów, czy Brytyjczyków, ale także naszych południowych sąsiadów.

Za przykład posłużyć może widoczny na zdjęciu obok przystanek tramwajowy z wsiadaniem z jezdni (Letenské náměstí na ulicy Milady Horákové). Różni się on wyraźnie od tych na warszawskich ulicach, gdyż jest bezpieczny i wygodny. Przed przystankiem prawy pas jezdni podnosi się do poziomu chodnika, a torowisko (lewy pas) pozostaje cały czas na tym samym poziomie. Taka krzyżówka peronu z jezdnią wymusza na kierowcach ograniczenie prędkości przy przejeżdżaniu przez peronjezdnię, a z drugiej strony - ułatwia osobom starszym i niepełnosprawnym wsiadanie do tramwaju (te kilkanaście centymetrów jednak robi różnicę) oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Za przystankiem prawy pas wraca do pierwotnego poziomu (AB)



Inny wariant powyższego rozwiązania, z wydzielonym peronem i schodami dla samochodów, można obejrzeć np. na przystanku Anděl (AB)

## Antyzatoka

W miastach cywilizowanej Europy coraz większą popularność zdobywają tzw. antyzatoki - zwężenia zamiast poszerzenia jezdni w miejscu przystanku autobusowego bądź tramwajowego. To logiczne, bo przystanki wiążą się z reguły ze zwiększonym ruchem pieszym - a zatem piesi potrzebują większej, nie mniejszej szerokości chodnika.



Antyzatoka przy ul. Sokolovskiej (AB)

Zatoki przystankowe to przeżytek, jednakże zaniechanie budowy zatoki przystankowej wymaga oczywiście za każdym razem rozważenia. Niemniej jednak w większości przypadków na terenie dużych miast, przy ulicach wielopasowych, tam gdzie nie było do tej pory zatoki autobusowej zapewne nadal będzie ona niepotrzebna,

z uwagi na konieczność uprzywilejowania komunikacji zbiorowej wobec użytkowników samochodów osobowych. Z kolei na jezdniach dwukierunkowych należy wziąć pod uwagę możliwość niezastosowania zatoki w celu uspokojenia ruchu drogowego, a tym samym zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. ●

## DONIESIENIA KOLEJOWE

### Wspólny Bilet w Warszawie

Od niedawna posiadacze biletów okresowych ZTM 30- i 90-dniowych miejskich i sieciowych (z wyłączeniem biletów na jedną linię) zakodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej mogą jeździć pociągami Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze Warszawy bez konieczności uiszczania dodatkowych dopłat czy pobierania wkładek do biletów. Co więcej, otwarto też nareszcie wyremontowany tunel średnicowy, w którym pociągi mogą jeździć szybciej i bardziej regularnie niż przed remontem.

W efekcie, na średnicy - od Warszawy Wschodniej do Zachodniej - połączona oferta KM i SKM przypomina już ofertę na linii metra: pociągi kursują właściwie co 5 minut w szczycie i co 10 minut poza szczytem, do późnych godzin wieczornych. W większości relacji wschód - zachód pociąg jest o połowę szybszy od "tradycyjnych" środków komunikacji miejskiej, np. Stadion - Ochota 8 minut (tramwajem: 17-18 minut), Zachodnia - Śródmieście 6 minut (autobusem 11-14 minut). Również w dojazdach z peryferyjnych dzielnic kolej oferuje konkurencyjne czasy przejazdu, choć tam, ze względu na rzadsze kursy, warto wcześniej sprawdzić rozkład. Ponadto, już dziś są plany rozszerzenia strefy Wspólnego Biletu, a nawet podjęto uchwałę w sprawie włączenia do niej odcinka Warszawa Wileńska - Żąbki, na którym obecnie bilet ZTM nie obowiązuje.

*Krzysztof Rytel*

# Czy rząd zna prawo?

## Obwodnica Augustowa

**Do dnia, w którym upływał termin udzielenia Komisji Europejskiej wyjaśnień w sprawie obwodnicy Augustowa z jednej strony łudziłem się, a z drugiej obawiałem, że minister Szyszko trzyma jakiegoś asa w rękawie i jest coś o czym nie wiem, dzięki czemu okazałoby się, że inwestycja byłaby jednak zgodna z prawem unijnym. Jednocześnie obawiałem się i łudziłem – bo z jednej strony jestem ekologiem, z drugiej jednak w pierwszej kolejności jestem Polakiem i nie pragnę kolejnej kompromitacji kraju.**

Kiedy minister ujawnił wreszcie linię obrony na której zbudowana została – podobno kilkusetstronicowa – odpowiedź, stało się dla mnie jasne, że żadnego asa nie ma. Tłumaczenia powielają wcześniejsze wielokrotne wypowiedzi ministra i jego rzecznika. Opierają się na tym, że obwodnica jest bardzo potrzebna – bo giną ludzie, straty przyrodnicze będą zrekompensowane szerokimi działaniami kompensacyjnymi, a inwestycja została przygotowana w zgodzie ze wszystkimi przepisami – zarówno krajowymi, jak i unijnymi.

Problem w tym, że tak nie jest. Aby się o tym przekonać wystarczy przeczytać art. 34 ust. 1 ustawy prawo ochrony środowiska, który brzmi:

*"Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo wojewoda, (...), może zezwolić na realizację planu lub przedsięwzięcia, które mogą mieć negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000, z zastrzeżeniem ust. 2."*

Powyższy przepis jest wierną implementacją dyrektywy nr 92/43 (tzw. "siedliskowej") oraz nr 79/409 (tzw. "ptasiej") do prawa krajowego. Wynika z niego jasno, że o ile istnieją inne rozwiązania, nie wolno przeprowadzać inwestycji negatywnie wpływającej na dany obszar Natura 2000. A to, że takie rozwiązania istnieją, ekologscy udowodnili - wskazując alternatywny przebieg obwodnicy autorstwa inżynierów ze stowarzyszenia SISKOM.

Trzeba podkreślić, że całą argumentację o zaplanowanych olbrzymich działaniach kompensujących można śmiało wyrzucić do kosza, bo jak widać, nie są one warunkiem wystarczającym do uzyskania zgodnego z prawem zezwolenia, w sytuacji kiedy możliwy jest wariant alternatywny. Podobnie jałowe są dyskusje (często podnoszone przez mieszkańców i władze Augustowa) na temat wartości przyrodniczych tego obszaru – czy ktoś widział tam głuszca albo bielika, czy nie. Obszar został zakwalifikowany i zatwierdzony do sieci Natura 2000 (decyzją samego ministra, który teraz podważa jego walory) i chronią go przepisy jak wyżej zacytowany. Taka jest rzeczywistość prawna tego terenu.

Bezsensowne jest tłumaczenie ministra, że "tam wszędzie jest pięknie" i że każdy wariant musi przecinać dolinę Rospudy. Może i wszędzie jest pięknie, ale obszar chroniony ma swoje granice i obejmuje tylko najcenniejszą, torfowiskową część doliny.

Równie niecelne jest atakowanie wariantu alternatywnego – jakoby był bardziej szkodliwy dla przyrody, wymagał wyburzenia 30 domów (nieprawda), czy powodował konflikty z mieszkańcami. Sęk w tym, że wariant alternatywny wcale nie musi być najlepszym z możliwych – wystarczy żeby był technicznie możliwy (bez względu na koszty) i nie wpływał negatywnie na przyrodę chronionego obszaru Natura 2000 - taka jest konstrukcja zacytowanego przepisu. Szczytem cynizmu jest atakowanie wariantu alternatywnego, że spowoduje rozcięcie setek gospodarstw rolnych, a "ekolodzy proponują przejazdy co 5 km" (można częściej). Cóż – taki jest niestety koszt budowy nowej drogi wysokiej klasy, których rząd planuje wybudować kilka tysięcy kilometrów i jakoś nie martwi się dzieleniem pól.



Szczytem demagogii jest wytykanie autorowi koncepcji, panu Jakielowi, braku uprawnień budowlanych ("Wprost"). Pan inżynier Jan Jakiel, absolwent odpowiedniego kierunku, na razie bez uprawnień, przygotował opracowanie p.t. "Uproszczona analiza techniczno - ekonomiczna wariantów przebiegu drogi S 8 na odcinku Augustów - Suwałki". Do sporządzania takich wstępnych opracowań żadne przepisy nie wymagają jakichkolwiek uprawnień. Uprawnienia budowlane wymagane są do sporządzania dokumentacji projektowej, w oparciu o którą wydawana jest decyzja o pozwoleniu na budowę. Celem opracowania było jedynie wykazanie możliwości przeprowadzenia drogi poza obszarem chronionym, zresztą bez upierania się, że jest to przebieg najlepszy, bo drogę można zaprojektować na tysiąc sposobów. Zaś dalsze, szczegółowe przeanalizowanie możliwych rozwiązań i sporządzenie dokumentacji technicznej winno być zadaniem administracji, a nie organizacji pozarządowych.

Równie demagogiczne są wypowiedzi sugerujące, że skoro obwodnica jest planowana od 15 lat, to przygotowanie nowego przebiegu zajmie ich tyle samo albo co najmniej 8. Od dwóch miesięcy obowiązuje znowelizowana "specustawa" o budowie dróg, której celem jest upraszczanie procedur. Według nowej ustawy drogi mogą być realizowane nawet jeśli nie są przewidziane w planach zagospodarowania przestrzennego. Nie ma też konieczności długotrwałego wykupu, czy wywłaszczenia gruntów. Grunty pod drogę stają się automatycznie własnością państwa w dniu wydania pozwolenia na budowę.

Na zakończenie muszę podzielić się refleksją, że problem Rospudy powstał jako swego rodzaju "wypadek przy pracy" podczas przechodzenia między różnymi systemami prawnymi - z ochrony przyrody według prawa polskiego przed akcesją do ochrony przyrody zgodnie z prawem wspólnotowym. Obwodnicę zaplanowano wiele lat przed wstąpieniem do Unii - zgodnie z ówczesnym sposobem myślenia: najlepiej przez las, bo państwowy, nie trzeba płacić za grunty (na tej samej zasadzie autostradę A4 poprowadzono środkiem parku krajobrazowego przez górę św. Anny). Tego też okresu prawnego dotyczy wyrok NSA, który dzisiaj wisi na stronie GDDKiA jako argument, że wszystko jest zgodne z prawem - nie szkodzi, że wyrok NSA dotyczy zupełnie innej, nieaktualnej decyzji z 2003 r. - aktualne decyzje wydano w ostatnich miesiącach. Tymczasem w 2004 r. wstąpiliśmy do Unii, zmieniono całkowicie przepisy ochrony środowiska i przyrody, a znaczną część doliny Rospudy włączono do systemu Natura 2000.

Niestety - i to jest przyczyna problemu - wygląda na to, że nie zauważyli tego faktu ani drogowcy, ani wojewoda, ani Minister Środowiska. Wszyscy, czując się związani przebiegiem obwodnicy wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, nie analizowali innych (stąd wziął się pomysł słynnego tunelu pod doliną - żeby nie wychodzić z korytarza przewidzianego planem). Narzuca się pytanie: dlaczego administracja państwowa, która wbrew hasłu "tanie państwo" kosztuje nas z roku na rok coraz więcej i jej wysocy urzędnicy, pobierający znaczne wynagrodzenia, nie znają przepisów i nie potrafią zidentyfikować potencjalnych problemów?

Dobrze by było, żeby jak najszybciej zaczęli je poznawać i identyfikować, bo niepokojąco brzmią słowa premiera, że "przyjęcie takich kryteriów, jakie tutaj są stosowane, oznacza ogromne zagrożenie dla całego programu budowy

autostrad". Czy należy przez to rozumieć, że żeby sprawniej budować autostrady, nie będziemy stosować zasad ochrony przyrody, wnikających z prawa unijnego? Obawiam się, że takie pójdzie na skróty okaże się raczej wejściem w ślepa uliczkę. Jeżeli rząd dalej będzie udawał, że pewne wymogi nie istnieją - bo tak łatwiej się rządzi, to może się to skończyć tylko katastrofą - i to także katastrofą programu budowy autostrad.

*Aleksander Buczyński*

## Ile osób ginie w Augustowie?

Motto: Kłamstwo powtarzane tysiąc razy staje się prawdą - Joseph Goebbels, minister oświaty III Rzeszy.

### Ginie jedna osoba rocznie

W okresie ostatnich piętnastu lat na drodze krajowej nr 8 (Warszawa - Budzisko) miało miejsce 1566 wypadków drogowych w których zginęły 434 osoby, w tym 15 w Augustowie, natomiast zostało rannych 2079 osób, w tym 128 w Augustowie [za: Apel mieszkańców Augustowa do Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, sierpień 2006]. A zatem, jak przyznają sami zwolennicy budowy obwodnicy, na przebiegającym przez Augustów odcinku drogi krajowej nr 8 średnio rocznie ginie 1 (słownie: jedna) osoba, a 9 zostaje rannych. W szczegółach wygląda to tak:

Rok	Wypadków	Kolizji	Zabitych	Rannych
2001	4	45	0	4
2002	1	62	0	1
2003	3	57	1	3
2004	5	78	2	8

### Kto da więcej?

Tym czasem w mediach coraz częściej pojawiają się wypowiedzi sugerujące zupełnie co innego. „Każdego roku w Augustowie, pod kołami rozpędzonych na przelotowej drodze samochodów, ginie około dziesięciu osób” - stwierdził Bogusław Rogalski, poseł do Parlamentu Europejskiego z ramienia LPR [Rospuda - ekoobłuda, blog Okiem Europościa, luty 2007]. „W mieście w wypadkach ginie 20 osób rocznie” - powiedział Tadeusz Burger, doradca Ministra Środowiska [Rospuda - ekologia w służbie polityki, Rzeczpospolita, 20.02.2007]. Także szef resortu transportu (Minister Jerzy Polaczek) podkreślił, że co roku w Augustowie ginie pod kołami samochodów 20 osób [Wiadomości - Kraj, wiadomosci.tvp.pl, 28.02.2007].

Pojawia się więc pytanie - czy przedstawiciele kluczowych instytucji państwowych mijają się z prawdą, bo są ignorantami, którym nie chce się sprawdzić podstawowych faktów w sprawie, w której się wypowiadają, bardzo zresztą autorytatywnie? Czy też świadomie kłamią, bo zdają sobie sprawę, że prawdziwymi argumentami nie uzasadnią budowy kosztownej drogi przez torfowisko?

### Vision Zero po polsku

Oczywiście, nawet jedno stracone na drodze życie ludzkie to za dużo. Ale gdyby zacząć stosować tę zasadę szerzej i dla każdego miejsca, w którym ginie jedna osoba rocznie, budować estakady za pół miliarda, to istotnej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach moglibyśmy się spodziewać za mniej więcej... 300 lat.

# Szynobusem po polsku

**Autobusy szynowe nowej generacji, które w 2002 roku, pojawiły się na polskich torach, w założeniu miały stać się receptą na wiele bolączek trapiących rodzime koleje. Poprawa rentowności nieopłacalnych połączeń oraz unowocześnienie taboru to tylko niektóre z celów, dla jakich zdecydowano się na ich zakup.**

Prawie we wszystkich krajach Europy Zachodniej, a także u naszych południowych sąsiadów autobusy szynowe od wielu lat stanowią podstawową obsługę większości linii lokalnych. O powodzeniu tej strategii świadczyć może proste porównanie: wystarczy zerknąć na mapy linii kolejowych i rozkład jazdy na liniach lokalnych. W Czechach, na linii między miejscowościami Raspenava i Bily Potok pod Smrkem, (których same nazwy najlepiej świadczą o tym, jak wielkie są to metropolie), kursuje w dni powszednie 13 par pociągów. Tymczasem w Polsce, np. połączenie kolejowe między ponad 150-tysięcznym Rzeszowem a 50-tysięcznym Tarnobrzegiem, dawno już zlikwidowano.

## Lepiej późno niż wcale

Pierwsze próby zreorganizowania kolejowego ruchu lokalnego dyrekcja PKP podjęła u schyłku lat 80-tych ubiegłego wieku – 17 lipca 1989 r. zatwierdzono plan budowy 220 szynobusów. Niestety, do końca 1996 r. na stanie taborowym PKP znajdowało się zaledwie 13 maszyn. Wkrótce zresztą, z powodu katastrofalnego stanu finansów, dalszą realizację dostaw w ogóle zawieszono, zaś proces ograniczania przewozów i likwidacji kolejnych nierentownych linii postępował w szybkim tempie. Dopiero przyjęcie ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP (2000 r.) spowodowało zmianę modelu organizacji przewozów regionalnych. Odtąd znalazły się one w gestii samorządów województw, które także zostały zobligowane do przeznaczania części środków na zakup lekkiego taboru szynowego. Na efekty nie trzeba było długo czekać, pierwsze autobusy szynowe pojawiły się na wielkopolskich torach 1 sierpnia 2002 roku. Obecnie użytkowanych jest w Polsce ponad 90 maszyn tego typu. Jest to już podstawowy rodzaj taboru na większości linii trakcji spalinowej w Polsce.



Jeden z najbardziej popularnych szynobusów w Polsce: SA 106 produkcji bydgoskiej PESY (KR)



Używany zespół spalinowy VT 628 zakupiony od DB – w malowaniu Kolei Mazowieckich (KR)

## Analiza przebiegów

Uznaliśmy, że kilka lat eksploatacji szynobusów jest czasem wystarczająco długim, by pokusić się o próbę dokonania oceny ich pracy i stopnia wykorzystania oraz odpowiedzenia na pytanie, czy i w jakim stopniu, spełniły pokładane w nich nadzieje. Zagadnienia te stały się przedmiotem raportu opublikowanego przez Centrum Zrównoważonego Transportu w październiku 2006 r. Zanim jednak przejdę do skrótowego omówienia zaprezentowanych w Raporcie wyników analizy, mała uwaga generalna. Już teraz można powiedzieć, że szynobusy sprawdziły się w swojej roli. Dzięki znacznie niższym kosztom eksploatacji oraz dostępu do infrastruktury udało się utrzymać ruch na większości linii lokalnych w Polsce oraz, co szczególnie godne podkreślenia, reaktywowano połączenia na szeregu linii (np. Opole – Kluczbork, Stargard Szczeciński – Kalisz Pomorski, Piła – Wątcz, czy Żary – Węglińiec). Planuje się też w najbliższej przyszłości przywrócić pociągi na kolejnych kilku (m.in. Rzeszów – Kolbuszowa od marca 2007 r.). Na uwagę zasługuje fakt, iż lekki tabor szynowy w kilku województwach wykonuje już znaczną część pracy przewozowej – od 10% do 20% w: Opolskiem, Zachodniopomorskiem, Warmińsko – Mazurskiem, Wielkopolskiem, Kujawsko – Pomorskiem, Lubuskim oraz Podkarpackiem. →

Pod koniec 2006 dysponentem największej liczby autobusów szynowych było Mazowsze – na stanie spółki Koleje Mazowieckie znajdowało się 11 maszyn. Województwo śląskie posiadało zaledwie jeden szynobus, zaś łódzkie nie miało ich wcale. Wydaje się, że za najbardziej obiektywny oraz łatwo dostępny miernik wykorzystania taboru uznać można długość jego dziennego obiegu. Mając jednak na uwadze fakt, że trasy obsługiwane przez autobusy szynowe różnią się od siebie pod względem dopuszczalnych prędkości (wskutek czego dobowe przebiegi mogą znacznie odbiegać od siebie przy podobnym czasie pozostawania w ruchu), wzięliśmy pod uwagę także ten ostatni czynnik porównując poszczególne województwa. Ostateczny wynik, tj. dobowy przebieg szynobusu w kilometrach oraz czas, jaki pozostaje on w ruchu, zawarty został w poniższej tabeli.

Województwo	Przebieg dzienny (km)	Czas w ruchu
podkarpackie	531	14:27
warm. - mazurskie	466	9:48
opolskie	418	8:08
lubuskie	389	7:36
świętokrzyskie	371	8:41
kuj. - pomorskie	371	8:29
dolnośląskie	340	7:34
wielkopolskie	338	7:19
pomorskie	300	6:53
zachodniopomorskie	299	6:39
małopolskie	264	6:52
podlaskie	253	5:28
śląskie	240	6:45
lubelskie	220	4:17
mazowieckie	182	4:00

*Dobowe przebiegi szynobusów oraz czas ruchu w przeliczeniu na jeden szynobus w województwie*

Na podstawie wyników powyższej analizy wyróżnić można kilka województw, które wypadają wyraźnie lepiej od pozostałych. Tylko w jednym z nich - podkarpackim uśredniony dobowy obieg z całego tygodnia przekroczył 500 kilometrów na szynobus. Tamtejsze szynobusy są także bezsprzecznie najdłużej pracującymi - codziennie każdy z nich znajduje się w ruchu niemalże 14,5 godziny. Tak dobre wyniki możliwe są głównie dzięki długim kursom na liniach podgórskich oraz umiejętnie ułożonym obiegom. Niestety, maksymalne „wyżyłowanie” obiegów oraz niewielka liczba autobusów (4 sztuki) sprawia, iż w przypadku awarii któregośkolwiek z nich, jego zastąpienie jest niemożliwe i konieczne staje się wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej (samochodowej), co niejednokrotnie miało miejsce na linii Dębica - Tarnobrzeg.

W przedziale między 400 a 500 km dziennego obiegu znajdują się szynobusy województw: warmińsko - mazurskiego oraz opolskiego. Dzięki zwiększeniu prędkości dla nich na niektórych odcinkach mazurskich linii kolejowych, usługi PKP stały się bardziej konkurencyjne na lokalnym rynku przewozowym - autobusy te są przy tym jednymi z lepiej wykorzystanych w skali kraju. Dobowe obiegi szynobusów opolskich należą do najdłuższych w kraju, jeden z nich w ubiegłorocznym rozkładzie

w ciągu doby przejeżdżał aż 762 km (w dzień powszedni), co jest zdecydowanie najdłuższym dystansem w kraju. Jednak fakt, iż nie wszystkie tamtejsze maszyny znajdują się codziennie w ruchu (jedna w planowej rezerwie) wpływa na względnie niskie miejsce tego województwa w powyższym zestawieniu.

### A szynobus stoi...

Niewykorzystywanie części znajdującego się na stanie taboru (przy zupełnie niezłych obiegach) jest główną przyczyną, dla której Mazowsze znalazło się na szarym końcu zestawienia. Skandaliczne jest, iż spośród 11 szynobusów znajdujących się na stanie Kolei Mazowieckich, wytrasowano zaledwie 6 obiegów - cała reszta maszyn stoi bezużytecznie „pod płotem”. Skutkiem tego, na jedną maszynę Kolei Mazowieckich przypadało zaledwie 181,5 km dziennego przebiegu (i 4 godziny pracy) na liniach Tłuszcz - Ostrołęka oraz Tłuszcz - Nasielsk - Sierpc. Mimo reklamy oraz wielokrotnych zapewnień, do skutku nie doszła także reaktywacja połączeń na linii Radom - Drzewica z wykorzystaniem lekkiego taboru szynowego. Na przeszkodzie stanęły względy finansowo - praktyczne (obiektywne, rzecz jasna) - jedynym miejscem, gdzie mazowieckie szynobusy mogą być serwisowane oraz tankowane jest lokomotywnia w Tłuszczu. Wykonywanie tych czynności na miejscu w Radomiu, wymagałoby wykorzystania infrastruktury PKP, a więc „dogadania się” pomiędzy KM i PKP (a jak wiadomo, łatwiej jest wielbłądowi przez ucho igielne...).

Niewiele lepiej, choć przy znacznie lepszym wykorzystaniu taboru, wygląda sytuacja w województwach: podlaskim oraz lubelskim. Dwa z podlaskich szynobusów obsługują zaledwie po jednej parze pociągów na linii Białystok - Czeremcha, odpowiednio 8 oraz 8,5 godziny stojąc beczynnie na białostockiej stacji, i to pomimo znacznego zwiększenia prędkości szlakowej na tej linii, cieszącej się niezmiernie dobrą frekwencją. W tym samym czasie konsekwentnie ogranicza się ruch na pozostałych podlaskich liniach, tradycyjnie - z powodu zbyt niskiej frekwencji. Analizując rozkłady jazdy szynobusów lubelskich odnosi się wrażenie, iż nadmierna w stosunku do potrzeb ich liczba „upychana” jest gdzie się tylko da. I tak, jeden z nich obsługuje codziennie zaledwie jedną parę pociągów osobowych, i to na magistralnej linii zelektryfikowanej, drugi obsługuje pociągi w przygranicznej relacji Chełm - Dorohusk. Pozostałe nie wykorzystują w pełni swych możliwości, skutkiem czego przeciętna lubelska maszyna przejeżdża niewiele ponad 220 km dziennie. Tymczasem, w regionie tym istnieją dwie linie niezelektryfikowane jakby wprost stworzone dla obsługi lekkim taborem (Lublin - Łuków oraz Chełm - Włodawa). Ruch na nich został jednak w ostatnich latach zawieszony.

Niezależnie od województwa zastrzeżenia budzi techniczna kultura obsługi lekkiego taboru szynowego. Fakt, iż stanowi on własność odpowiednich Urzędów Marszałkowskich, a PKP Przewozy Regionalne używają go na zasadzie użyczenia, rodzi brak poczucia własności i odpowiedzialności. A brak odpowiedniego zaplecza i kadry powoduje wysoką awaryjność maszyn, wynikającą nieraz z rażącego zaniedbań. Szeroko znany jest przecież przypadek z lokomotywnią w Lublinie, gdzie pracownicy poważnie uszkodzili silnik, sześciokrotnie próbując go uruchomić, pomimo że wcześniejsza zmiana spuściła z niego olej. ●

Ze szczegółami analizy zapoznać się można w Raporcie CZT nr 5 pt. „Efektywność wykorzystania nowego taboru w Polsce - na przykładzie autobusów szynowych”, dostępnym na stronie internetowej

# Innowacje są w modzie nie tylko na zachodzie

**Nie raz stawialiśmy Kraków za przykład miasta odważnie wdrażającego nowoczesne rozwiązania w transporcie miejskim. Dziś chcielibyśmy spojrzeć na podejmowane w tym zakresie działania pod kątem projektu CARAVEL organizowanego w ramach programu unijnego CIVITAS II. Zajrzyjmy również do Gdyni, która jest drugim polskim miastem wchodzącym w partnerstwo z europejskimi metropoliami, by zmodernizować standardy komunikacyjne.**

Nazwę CIVITAS utworzono od pierwszych liter słów: Clty, VITAlity, Sustainability (miasto, vitalność, stabilność). Program ten ułatwia metropoliom ustabilizowanie i uekologizowanie systemu transportu miejskiego oraz zwiększenie jego wydajności, dzięki wdrażaniu ambitnego, zintegrowanego pakietu rozwiązań technologicznych i środków polityki. Inicjatywa CIVITAS objęła 36 miast z całej Europy. Wdrażane są w nich różnorodne projekty - w Polsce uruchomiono dwa, o nazwach TELLUS i CARAVEL. W tym ostatnim udział bierze właśnie Kraków (realizację przewidziano na lata 2005-09).

Aktywność Krakowa w ramach programu obejmuje kilkanaście szczegółowych przedsięwzięć, których wdrożenie ma przynieść efekty w postaci poprawy dostępności komunikacyjnej Krakowa, podwyższenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie i obniżenia uciążliwości ekologicznej (emisji hałasu i zanieczyszczeń).

## Szerzej o CARAVEL-u

W opisywanym projekcie Kraków ma trzech partnerów. Należą do nich: Genua (Włochy); Burgos (Hiszpania) oraz Sztuttgart (Niemcy).

Jednym z podstawowych zadań powyższych czterech miast jest wdrożenie tzw. działań demonstracyjnych, do których zaliczyć można następujące przedsięwzięcia:

- W centrach Genui i Krakowa utworzone zostaną nowe strefy zamknięte dla ruchu, a istniejące strefy ulegną poszerzeniu (do ok. 400 tys. m<sup>2</sup>);
- W Burgos i Sztuttgarcie pojawią się ograniczenia dostępu do poszczególnych stref;
- Genua opracowuje zintegrowaną strategię połączenia opłat i ograniczeń dostępności stref (2,5 km w centrum miasta).

Kolejne kluczowe obowiązki to: wykorzystanie floty ekologicznych pojazdów, wprowadzenie zmian w rozkładzie jazdy, a także zwiększenie elastyczności usług, np.:

- Genua: 20 dużych, ekologicznych autobusów EURO IV, kursujących „korytarzami zwiększonej mobilności”, 30 średniej wielkości autobusów napędzanych metanem do realizacji połączeń nieregularnych oraz w centrum miasta, 30 pojazdów hybrydowych, które można wykorzystać do wspólnego użytkowania, elektroniczne pojazdy do wykorzystania jako autobusy i samochody półciężarowe;

- Kraków: 100 dużych autobusów oraz 5 małych autobusów typu CNG na cele kursów na żądanie;
- Burgos: 8 autobusów CNG i 5-procentowe wykorzystanie pojazdów napędzanych biopaliwem, 3 ekologiczne pojazdy dostawcze;
- Koncepcja pilotażowego centrum dostawy towarów w Genui i samochodów półciężarowych o napędzie elektrycznym/metanowym zostanie rozbudowana i wykorzystana w Krakowie, a być może również w Burgos.

Projekty demonstracyjne są zintegrowane na kilku obszarach oraz w kilku dziedzinach. Duży nacisk położony jest na metody działania zmieniające podział środków transportu i obniżenie poziomu korzystania z prywatnych samochodów, np.:

- „Ekologiczne korytarze wysokiej mobilności” w Genui (z systemem pierwszeństwa dla autobusów na 12 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną) i Krakowie (dwa wysokiej jakości modelowe przystanki);
- „Czyste strefy” w Burgos;
- Poprawa dystrybucji informacji w Genui (intermodalny ruch i usługi informacyjne dotyczące transportu, TTI), Krakowie (platforma informacyjna na temat mobilności), Burgos (10 ekranów dotykowych dotyczących wspólnej jazdy, 5 do informacji transportowej i 20 elektronicznych paneli informacyjnych na przystankach autobusowych) i Sztuttgarcie.
- Promowanie „kultury rowerowej” w Burgos (planowana rozbudowa istniejących ścieżek rowerowych z 15 do 38 km) i Krakowie (35 km ścieżek rowerowych oraz zakupienie przez miasto 100 rowerów przeznaczonych do wypożyczenia).

Za niezwykle istotny aspekt uznawana jest również dobra widoczność i promocja dzięki projektom zwiększania świadomości społecznej, np.:

- Fora poświęcone mobilności w Genui, Burgos i Krakowie;
- Marketing mobilności w Genui i Krakowie (w tym punkty CO).



Tego typu wieszaki na rowery pojawiły się już w Krakowie. Niestety, można z nich korzystać tylko na końcowych przystankach, co obniża ich funkcjonalność (CIVITAS CARAVEL Brochure)

## Gdynia i TELLUS

Drugi z realizowanych w Polsce projektów CIVITAS - TELLUS zrzesza pięć miast pragnących zademonstrować, że zintegrowana polityka transportowa może istotnie przyczynić się do walki z aktualnymi problemami. Są nimi: Rotterdam (Holandia), Berlin (Niemcy), Göteborg (Szwecja), Gdynia (Polska) i Bukareszt (Rumunia). Władze Gdyni starają się zapewnić zrównoważony rozwój miasta głównie poprzez zastosowanie nowoczesnych metod organizacji transportu publicznego, a także modernizację sieci dróg miejskich, przekształcając Centrum w obszar objęty ekologicznym transportem miejskim. Pragną osiągnąć poprawę jakości życia mieszkańców poprzez stworzenie deptaku na ulicy Świętojańskiej i zmianę organizacji ruchu kołowego polegającą na pierwszeństwie dla czystej komunikacji miejskiej. Planują także zmienić komunikacyjne preferencje mieszkańców na korzyść komunikacji miejskiej i roweru.

Podjęmowane przez Gdynię kroki wpisują się w główne cele projektu TELLUS, za które jego autorzy uznają:

- zmianę podziału środków transportu na rzecz transportu publicznego;
- zwiększenie korzystania z rowerów;
- zmniejszenie natężenia ruchu;
- redukcję zanieczyszczeń powietrza i poziomu hałasu poniżej norm krajowych i unijnych;
- zmniejszenie liczby przypadków korzystania z samochodu w obrębie miasta;
- poprawę wewnątrzorganizacyjnej współpracy w mieście;
- zwiększenie świadomości politycznej i publicznej;
- zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych;
- poprawę współpracy publiczno-prywatnej.

Do spełnienia powyższych wytycznych poszczególne metropolie dążą różnymi drogami. Przykładowo, w Rotterdamie realizowane są m.in. następujące projekty:

- wymiana używanego w komunikacji miejskiej taboru na „czysty i cichy”, o poziomie emisji spełniającym wymogi norm EURO IV i V;
- promowanie korzystania z pojazdów o napędzie elektrycznym, elektrycznych rowerów i prezentacja ulepszanego zautomatyzowanego systemu komunikacji pasażerskiej;
- rozwój komunikacji miejskiej na trasach wodnych;
- stworzenie systemu logistycznego w postaci sieci podziemnych rurociągów w porcie Rotterdam;
- stworzenie ogólnomiejского, innowacyjnego, całodobowego systemu logistycznego zajmującego się rosnącymi przewozami w obrębie miasta, związanymi z rozwojem handlu internetowego;
- stworzenie parkingów dla pojazdów ciężarowych w celu poprawy warunków życia w dzielnicach mieszkalnych;
- promowanie korzystania z roweru poprzez projektowanie atrakcyjnych wydzielonych tras rowerowych i miejsc parkingowych dla rowerów;
- zwiększenie ilości obiektów typu park & ride i zachęcanie do ich wykorzystania poprzez odpowiednią strategię cenową;
- poprawa informacji bieżącej dla pasażerów na przystankach tramwajowych i stacjach metra;
- wdrożenie działającego w czasie rzeczywistym systemu informacji o komunikacji miejskiej w Rotterdam Regional TIC;
- wprowadzenie systemów kontroli pojazdów w celu ograniczenia natężenia ruchu w miejscach gdzie sieć dróg krajowych łączy się z siecią miejską.

W Berlinie stawia się zaś głównie na:

- promowanie samochodów osobowych napędzanych gazem (CNG);
- przygotowanie do wprowadzenia opłat drogowych dla pojazdów ciężkich;
- poprawę informacji bieżącej dla pasażerów na przystankach tramwajowych i stacjach metra;
- promowanie nowych form własności i eksploatacji pojazdów, takich jak inicjatywy carmodal, metropolitan car fleet, car-sharing i van-pooling.

Goeteborg opracował własne projekty:

- wdrażanie zachęt do zakupu pojazdów ciężkich napędzanych gazem (CNG);
- dalsze wprowadzanie zoptymalizowanej pod względem ekologicznym komunikacji miejskiej;
- zachęty do poprawy współczynnika załadowania w przewozach ciężarowych w centrum miasta.

W Bukareszcie za nadrzędne cele postawiono:

- stworzenie czystego i cichego taboru komunikacji miejskiej poprzez wprowadzanie autobusów napędzanych gazem (LPG) i energooszczędnego tramwaju;
- zastosowanie nowoczesnych ram organizacyjno-finansowych funkcjonowania komunikacji miejskiej poprzez prezentację systemu zarządzania taborom opartego na GPS i w pełni samoobsługowego systemu uiszczania opłat;
- budowę podziemnego parkingu na 1.720 miejsc przy głównym dworcu Bukaresztu - Gara de Nord.

## Po co to wszystko?

Inicjatywa CIVITAS I zainaugurowana została na początku 2002 roku (w ramach V Ramowego Programu Badawczego), a CIVITAS II - w 2005 roku (VI Ramowy Program Badawczy). Inicjatywa CIVITAS I (2002-2006) objęła 19 miast, skupionych wokół czterech projektów demonstracyjnych, a CIVITAS II (2005-2009) - 17 metropolii zajmujących się czterema projektami demonstracyjnymi. Tych 36 europejskich miast otrzymała dotacje z funduszy unijnych, wynoszące w sumie 100 mln EUR, a łączny budżet wszystkich projektów przekroczy 300 mln EUR. Program CIVITAS obejmuje dofinansowaniem bardzo szeroki wachlarz projektów. Dzieje się tak, gdyż za jego pomocą Komisja Europejska pragnie dokonać zdecydowanego przełomu poprzez wspieranie i ocenianie wdrażania ambitnych, zintegrowanych i stabilnych strategii transportu miejskiego, które mają w istotny sposób wpłynąć na jakość życia mieszkańców Europy.

Oprócz bezpośrednich pozytywnych rezultatów, wdrażanie projektów takich jak TELLUS czy CARAVEL, przynosi szersze efekty. Pokazuje bowiem, że realizacja nowatorskich, a czasem nawet pozornie utopijnych projektów jest możliwa. Wskazuje ponadto nowe trendy - wzorcowe kierunki rozwoju, z których skorzystać mogą inne miasta. Zachęcamy więc wszystkie władze miejskie do obfitego czerpania z powyższego zasobu rozwiązań, a także do poszukiwania własnych pomysłów na poprawę standardów komunikacyjnych. Im ciekawsze i ambitniejsze inicjatywy, tym łatwiej bowiem o dofinansowanie z Unii, która przychylnym okiem patrzy na wszelkie innowacje. ●

Więcej informacji o inicjatywie CIVITAS oraz innych realizowanych w jej ramach projektach uzyskać można pod adresem:

[www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

dokończenie ze str. 3

## Rozmowa Zielonego Światła...

### ● **Wspomniał Pan, że były prowadzone konsultacje społeczne projektu w Puławach. Jak one przebiegały?**

Konsultacje są prowadzone praktycznie na każdym etapie prac. Pierwszy raz spotkaliśmy się z mieszkańcami w celu zapoznania ich z ogólną ideą projektu oraz przykładami typowych rozwiązań. Drugi raz prezentowaliśmy już koncepcję przebudowy ulic, w celu zebrania opinii od mieszkańców. Następnie poprawiliśmy koncepcję zgodnie z sugestiami mieszkańców i zorganizowaliśmy kolejne spotkanie. Jeśli byłoby trzeba, to znów poprawialibyśmy tę koncepcję, ale na szczęście mogliśmy przejść do dalszego etapu. I tutaj też planujemy kolejne spotkanie konsultacyjne, tym razem w sprawie konkretnych rozwiązań sytuacyjnych, które będą wiązały się np. z koniecznością pozyskania dodatkowych terenów, wycinką drzew, przebudową uzbrojenia podziemnego etc.

### ● **Jakie jest zatem nastawienie mieszkańców do projektu? Jakie są rezultaty konsultacji?**

W moim odczuciu mieszkańcy utożsamiają się z tym projektem i samą ideą uspokojenia ruchu. Ponadto dostajemy od nich bardzo cenne informacje zwrotne. Oni

znają najlepiej problemy tej dzielnicy, np. z odwodnieniem drogi po opadach deszczu, czytelnością skrzyżowania, parkowaniem itp. Nastawienie było dobre od samego początku. Natomiast zaskoczeniem było, zwłaszcza dla strony holenderskiej, że spotkania w dużej mierze skupiały się nie na tłumaczeniu idei uspokojenia ruchu, ale na przedstawianiu obecnemu na spotkaniach prezydentowi miasta problemów dzielnicy. Było to po prostu jedno z niewielu spotkań, gdzie mieszkańcy mieli możliwość takiej bezpośredniej rozmowy z władzami miasta.

### ● **Czy nie obawia się Pan protestów ze strony kierowców, że zmusza się ich do ograniczenia prędkości na drodze?**

Nastawiam się na zrozumienie i przychylny odbiór ze strony rozsądnych użytkowników dróg. Natomiast nie wykluczone, że będą przypadki nastawień negatywnych ze strony np. kierowców znacznie przekraczających dopuszczalne prędkości, którzy wiecznie spiesząc się nie będą mogli rozwijać tempa większego niż założone 30 lub 50 km/h. Wszystkie rozwiązania sprowadzają się bowiem do egzekwowania już istniejących przepisów bez konieczności ingerencji służb kontrolnych. ●

*Aleksander Buczyński*

## Rowerem po Ursynowie

**Koncepcja dla Ursynowa była drugą po Ursusie kompleksową koncepcją sieci tras rowerowych opracowaną przez Stowarzyszenie Zielone Mazowsze. Różniła się od poprzedniej tym, że na Ursynowie budowa tras rowerowych trwa już od 10 lat i wiele ulic jest już w nie wyposażonych. Niektórzy twierdzili nawet, że nie zostało nam wiele do roboty...**

### **A co sądzą rowerzyści?**

W przeprowadzonej wśród ursynowskich rowerzystów ankiecie istniejąca na terenie dzielnicy infrastruktura rowerowa oceniona została przeciętnie, uzyskując w skali od 1 do 5 średnią ocen ok. 3. Jest to wynik wyraźnie wyższy od analogicznej oceny w Ursusie (1,78 w 2005 r.) czy ogólnie na terenie całej Warszawy (1,54 w 2003 r.), wyraźnie jednak widać, że za wcześniej jeszcze by spocząć na laurach. Ankietowani najczęściej mieli zastrzeżenia do ruchu pieszego na ścieżkach, niewystarczającej ilości ścieżek, nie-

spójności i ślepych zakończeń trasy oraz nieodpowiedniej (nierównej) nawierzchni. W dalszej kolejności wymieniane były konflikty z kierowcami na przejazdach przez jezdnie oraz ostre zakręty.

Za najbardziej niebezpieczne dla rowerzystów ulice ankietowani uznali Al. KEN, ul. Puławską i Rosoła. Wśród konkretnych skrzyżowań najczęściej wymieniane było skrzyżowanie Al. KEN z ul. Płaskowickiej, w dalszej kolejności: Pileckiego / Ciszewskiego i Rosoła / Ciszewskiego. Warto zwrócić uwagę, że – poza ulicą Puławską – są to ulice i skrzyżowania już wyposażone w drogi dla rowerów. Wynika z tego, że zrealizowana dotychczas infrastruktura rowerowa nie zapewnia użytkownikom wystarczającego poczucia bezpieczeństwa. Również podczas konsultacji społecznych roboczej wersji koncepcji, kiedy pytaliśmy m.in. o to jakie inwestycje powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności, zdecydowanie wygrała modernizacja ukończonej zaledwie parę lat temu ścieżki rowerowej w al. KEN. Nie wystarczy wybudować ścieżkę - trzeba wybudować ścieżkę dobrze, a następnie dbać o jej utrzymanie.

## Kluczowe zadania

W ramach koncepcji zaproponowaliśmy 6 kluczowych zadań:

1. Uzupelnienie spójności podstawowego systemu rowerowego na „wysokim” Ursynowie (część dzielnicy z zabudową wielorodzinną): budowa brakujących odcinków dróg dla rowerów w ulicach Rosoła (odc. Wąwozowa – Jeżewskiego, 0,4 km) oraz Stryjeńskiego – Płaskowickiej (odc. Wąwozowa – Pileckiego, 1,9 km);

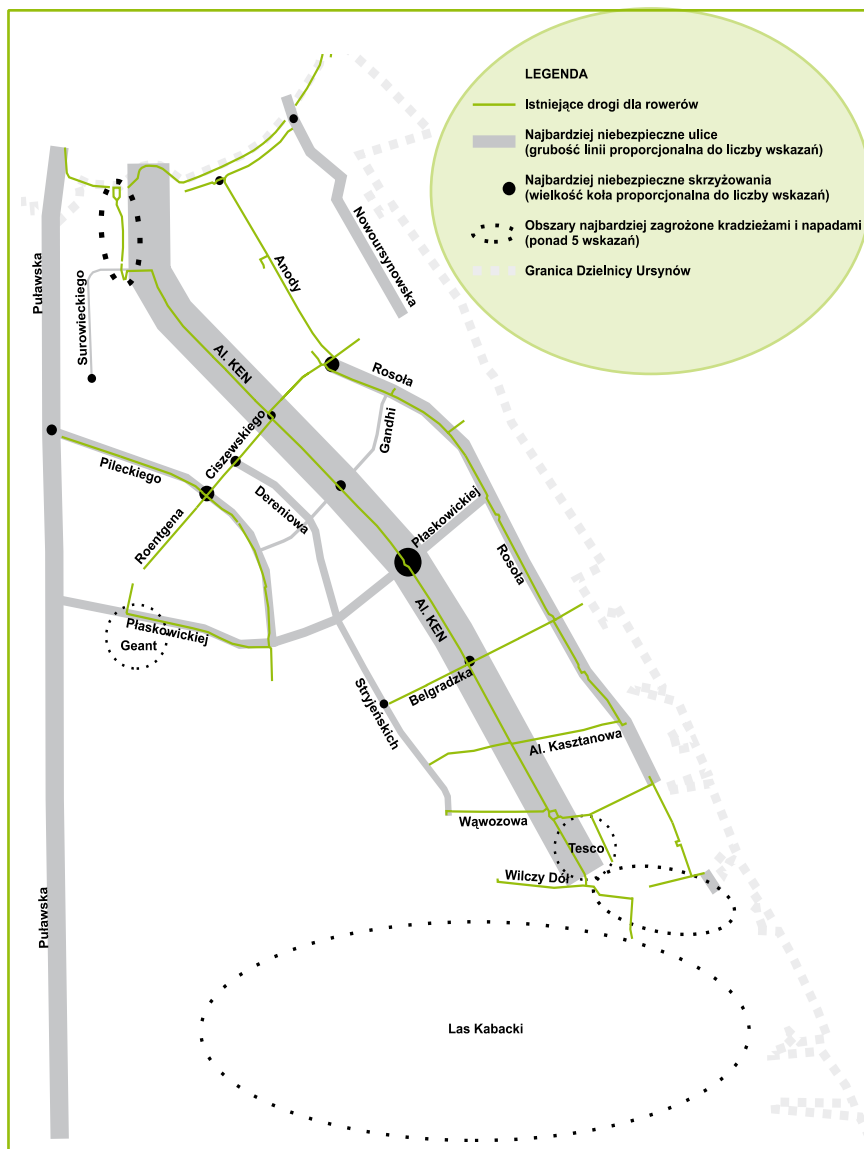
2. Poprawa jakości głównych tras rowerowych (przede wszystkim al. KEN, w dalszej kolejności – ul. Rosoła i Pileckiego): likwidacja utrudnień na istniejących drogach dla rowerów (ostre zakręty, zawężenia skrajni, ograniczenia widoczności); wytyczenie tras rowerowych po drugiej stronie jezdni na wybranych odcinkach; dobudowanie brakujących odcinków chodników; dodatkowa segregacja w miejscach kolizyjnych; modernizacja przejazdów (bezkolizyjna sygnalizacja, detekcja bez przycisków, pełne obniżenie kraężników, podniesienie wyjazdów z dróg wewnętrznych), poszerzenie odcinków o szer. 2,0 m do przynajmniej 2,5 m; wymiana nawierzchni na bitumiczną;

3. Utworzenie szkieletu systemu rowerowego na „zielonym” Ursynowie (zabudowa jednorodzinna i tereny rolnicze): budowa drogi rowerowej wzdłuż ulicy Puławskiej (7 km); zapewnienie wysokiej jakości dróg dla rowerów w nowoprojektowanych ulicach zbiorczych;

4. Poprawa połączeń z innymi dzielnicami i gminami: zwiększenie liczby przejazdów przez/pod ul. Dolina Służewiecka; przedłużenie drogi dla rowerów w ul. Ciszewskiego; ułatwienie dojazdu do Lasu Kabackiego od strony Ursynowa; korekta projektu modernizacji ul. Poleczki;

5. Udrożnienie dla rowerów połączeń niedostępnych dla ruchu samochodowego: poszerzenie wybranych alejek osiedlowych, likwidacja barier wewnątrzosiedlowych (krawężniki, schody) i połączenie tych alejek z siecią dróg dla rowerów; przebudowa przejść podziemnych pod ul. Dol. Służewiecka i Bartoka; skrót rowerowy przez park Przy Bażantarni; przekształcenie ul. Muchomora w utwardzony ciąg pieszo-rowerowy; pieszo-rowerowe przedłużenie ul. Rybaltów przez teren STP Kabaty ;

6. Poprawa bezpieczeństwa ruchu na ulicach lokalnych - przebudowa wytypowanych skrzyżowań na małe lub mini ronda o jednym pasie ruchu; progi spowalniającego przyjazne dla ruchu autobusowego; wytyczenie pasów rowerowych na jezdni szczególnie szerokich ulic.



Wyniki ankiety dotyczącej bezpieczeństwa rowerzystów na Ursynowie (AB)

## Etapowanie realizacji

W opracowanej koncepcji przewidziano zwiększenie długości tras rowerowych na terenie dzielnicy z istniejących 25 km do docelowo ok. 100 km (powierzchnia dzielnicy to 44,6 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - ok. 140 tys.). Inwestycje zostały jednak podzielone na etapy według proponowanej kolejności ich realizacji. W pierwszym z nich wyróżnione zostały te o największej pilności i efektywności, tj.:

1. Budowa lub wyznaczenie wydzielonych dróg dla rowerów w ciągach ulic najbardziej niebezpiecznych dla ruchu rowerowego;

2. Inwestycje usprawniające ruch na ciągach już obecnie popularnych wśród rowerzystów;

3. Działania możliwe do zrealizowania niewielkim kosztem.

W sumie pierwszy etap realizacji ma obejmować modernizację 5 km z 25 istniejących dróg rowerowych, budowę 16 km nowych oraz wytyczenie pasów na kolejnych 6 km ulic.

## Wydzielone ścieżki czy uspokojenie ruchu

Pierwotna, „autorska” wersja koncepcji, a także wersja po konsultacjach społecznych, zawierały mniejszą liczbę wydzielonych ścieżek niż ta, która ostatecznie, po uzgodnieniach z zamawiającym, znalazła się w projekcie. Inaczej rzecz ujmując - urzędnicy domagali się większej ilości ścieżek niż rowerzyści! Podyktowane jest to oczywiście troską tych pierwszych o tych drugich, ale nadmiar opiekuńczości też może zaszkodzić.

Nie każda ścieżka poprawia bezpieczeństwo i stanowi udogodnienie dla ruchu rowerowego. Trzeba za każdym razem starannie ważyć wszelkie za i przeciw

rozdzielaniu ruchu rowerowego i samochodowego. Czy zysk bezpieczeństwa związany z segregacją ruchu rowerowego między skrzyżowaniami zrekompensuje zagrożenie generowane przez słabszą wzajemną widoczność na skrzyżowaniach, wyjazdach z dróg wewnętrznych i posesji oraz przez mieszanie ruchu rowerowego z pieszym? W przypadku ulic lokalnych, a także niektórych zbiorczych, o gęsto rozmieszczonych skrzyżowaniach i licznych wyjazdach z posesji, z reguły dużo lepszym wyjściem dla wszystkich uczestników ruchu jest pozostawienie rowerzystów na jezdni i uspokojenie ruchu samochodowego do prędkości rowerowego. ●



Wymagająca modernizacji ruchliwa ścieżka w al. KEN (MS)



Ul. Rosoła - nowa jakość nawierzchni na ursynowskich ścieżkach (AB)



Ul. Wesoła - jedna ze ścieżek proponowanych do likwidacji - tutaj rowerzyści mogą korzystać z jezdni, chodnik lepiej zostawić pieszym (AB)



Al. Kasztanowa - przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych przez lokalną ulicę Borsuka poprowadzone zostały grzbietem szerokiego progu płytowego, wymuszając na kierowcach zredukowanie prędkości (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  
czt@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 ustalone 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. Numer zamknięto 28 lutego 2007. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (MJ) Marcin Jackowski, (WS) Wojciech Szymalski, (MS) Maciej Sulmicki, (RM) Rafał Muszczyński, (KR) Krzysztof Rytel, oraz inne źródła podane w podpisach.

