



Marcin Hyła
koordynator sieci „Miasta dla rowerów”

W NUMERZE

Temat numeru: MIASTA DLA ROWERÓW

Rowerzyści
w Polsce - s. 1

Użytkownicy dróg
rowerowych - s. 3

Drogi rowerowe oczami
użytkowników - s. 4

Gdański rowerowy projekt
inwestycyjno – promocyjny
- s. 6

Ścieżka czy droga? - s. 7

W Krakowie rowerem pod
prąd - s. 10

Jak powinien wyglądać
stojak na rowery? - s. 12

Ekofundusz może
dofinansować ścieżki
rowerowe - s. 13

Ursynów daje przykład
- s. 14

KOLEJ

Na kolei trochę zmian
- s. 8

Co dalej z regionalizacją?
- s. 8

Polska wbrew Europie
- s. 9

Rosną wpływy z przewozów
regionalnych na
Opolszczyźnie - s. 13

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Kolejne autobusy CNG w
Polsce - s. 16

ROWERZYŚCI W POLSCE

W Polsce w wypadkach drogowych rocznie ginie około pięciu tysięcy osób. Mniej więcej co dziesiąta z nich to rowerzysta. Stawia to nasz kraj na jednej z najgorszych pozycji w Europie jeśli chodzi o pozycję słabszych, niechronionych uczestników ruchu. W liczbach bezwzględnych 500 zabitych rowerzystów to tyle samo, co w liczących ponad dwa razy tyle mieszkańców Niemczech, gdzie w dodatku ruch rowerowy jest wyraźnie wyższy, niż w Polsce. W Holandii rowerzyści stanowią co prawda najliczniejszą grupę ofiar wypadków, ale przeliczając na udział rowerzystów w tamtejszym ruchu drogowym (ok. 25 – 30%), okazuje się, że statystycznie jest to kraj dla rowerzystów najbezpieczniejszy.

Co więcej, w Polsce problem nie dotyczy - jak głoszą obiegowe opinie – wyłącznie małych miejscowości i wsi. W Krakowie w latach 1999 – 2003 rowerzyści stanowili również około 10 % ofiar wypadków (w 2003 roku 11,4%, dane Zarządu Dróg i Komunikacji w Krakowie) mimo, że zgodnie z Kompleksowymi Badaniami Ruchu w październiku 2003 ruch rowerowy nie przekraczał 1,5 % wszystkich podróży. Wyraźnie widoczna jest nadreprezentacja słabszych uczestników ruchu w tej smutnej statystyce. Co ciekawe, według krakowskiej policji, rowerzyści byli sprawcami 60 % wypadków ze swoim udziałem a to jest wyraźnie mniej, niż dla wszystkich wypadków: kierujący pojazdami są sprawcami ok. 80 % z nich.

Jedną z podstawowych przyczyn tego stanu rzeczy jest prawo: przepisy ruchu drogowego, przepisy regulujące zasady projektowania dróg i ulic, a także fatalny system szkolenia kierujących pojazdami.

dokończenie na str. 2



Porządna, asfaltowa nawierzchnia i dobre oznakowanie to jeszcze w Polsce rzadkość (MH)

Prawo a rowerzyści

Polska ustawa Prawo o Ruchu Drogowym (PORD) jest sprzeczna z międzynarodową konwencją o ruchu drogowym, tzw. Konwencją Wiedeńską z 1968 roku. Art. 16 ust. 2 Konwencji mówi wyraźnie, że kierujący pojazdem, zmieniający kierunek ruchu i skręcający w drogę poprzeczną jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerzyście, poruszającemu się po drodze rowerowej przecinającej jezdnię drogi, na którą zamierza wjechać.

Tymczasem nowelizacja PORD z 2002 roku usunęła art. 27 ust. 2, pozostawiając kuriozalny zapis, że w takiej sytuacji kierujący pojazdem ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa jedynie rowerzyście znajdującemu się już na przejeździe rowerowym. Rowerzystę, znajdującego się pół metra przed przejazdem rowerowym obowiązuje już art. 33 ust. 4 Prawa o Ruchu Drogowym - zakaz wjazdu przed nadjeżdżającym pojazdem. To podważa sens budowy dróg rowerowych, ponieważ korzystanie z nich oznacza, że jazda na rowerze jest znacznie wolniejsza, niż ulicą, wiąże się ze znacznie większym wysiłkiem fizycznym (zatrzymywanie i ponowne rozpędzanie się) i staje się kolizyjna z ruchem samochodowym. W dodatku art. 33 ust. 1 PORD nakazuje rowerzyście korzystać z drogi rowerowej (i w konsekwencji zatrzymywać się na każdym skrzyżowaniu, choćby ulica wzdłuż której jeździ, miała pierwszeństwo).

Niemiecki system szkolenia kierujących pojazdami wielki nacisk kładzie na zwracanie przez kierowcę uwagi na to, co się dzieje po prawej stronie pojazdu, czy nie ma tam rowerzysty. Wynika to z bardzo poważnego traktowania zapisów Konwencji Wiedeńskiej oraz ze zdrowego rozsądku. W Polsce problem jest zamykany pod dywan. Skutki są opłakane. Coraz liczniejsze są potrącenia rowerzystów na przejazdach rowerowych. Do śmiertelnych wypadków dochodzi wręcz w sytuacji, gdy rowerzysta na przejeździe ma zielone światło - tak samo, jak poruszający się równolegle samochód, skręcający w prawo!

Infrastruktura a rowerzyści

Złe prawo to nie jedyny problem. Polska praktyka inżynierii drogowej jest kolejną przyczyną wielu kolizji. Skrzyżowania w Polsce zbyt często mają promienie łuków umożliwiające jazdę samochodem z prędkościami rzędu 80 km/godz. Nagminnie stosuje się tzw. skrzyżowania z wyspami centralnymi (popularne „ronda z sygnalizacją świetlną”), o niskiej przepustowości, blokujące lewoskręty, bardzo terenożerne i uniemożliwiające z braku miejsca poprawne rozwiązanie dróg i przejazdów rowerowych na wlotach oraz uniemożliwiające taką organizację faz sygnalizacji świetlnej, aby wyeliminować kolizyjne fazy prawoskrętów i ruchu pieszych i rowerzystów przez wloty skrzyżowania. Nawet w ulicach uspokojonego ruchu (gdzie rowerzyści poruszają się w jezdniach, na zasadach ogólnych) pojawiają się skrzyżowania o nieracjonalnie wielkiej powierzchni, zachęcające kierowców do niebezpiecznych zachowań i utrudniające poruszanie się rowerzystom.

Wspomniane powyżej opracowanie krakowskiego ZDiK na temat wypadków rowerzystów wskazuje na zaskakująco wysoką liczbę wypadków w ulicach z drogami rowerowymi. Powodem są najprawdopodobniej właśnie wadliwie zaprojektowane przejazdy rowerowe, w tym wadliwie zaprojektowana sygnalizacja. W Krakowie są przejścia i przejazdy rowerowe, gdzie zielone światło pali się ok. 20 sekund na 4 minuty cyklu! Nic dziwnego, że 95%

pieszych i rowerzystów pokonuje je niezgodnie z przepisami, na czerwonym świetle. Często zdarza się też, że wjazd na drogę rowerową jest po prostu niemożliwy lub niebezpieczny ze względu na lokalizację powodującą jej nieustanne blokowanie przez zaparkowane samochody lub geometrię, wymuszającą zachowania kolizyjne i potencjalnie skrajnie niebezpieczne.

Rozporządzenia dotyczące warunków technicznych dróg w tym dróg rowerowych są zupełnie oderwane od praktyki, spotykanej w Niemczech czy Holandii. Dopuszczają złe nawierzchnie i milczą na temat spraw zasadniczych: prędkości projektowej dróg rowerowych, minimalnych promieni łuków, niezbędnych poszerzeń czy obszarów akumulacji przed przejazdami rowerowymi z sygnalizacją świetlną lub bez pierwszeństwa przejazdu.

Kwadratura koła (rowerowego)?

Przedstawione powyżej problemy wyjaśniają, dlaczego większość działań polskich samorządów na rzecz rowerzystów nie przynosi oczekiwanych rezultatów a często wręcz pogarsza bezpieczeństwo i wygodę ruchu rowerowego. Czy z tego wynika, że należy zrezygnować z tworzenia ułatwień dla rowerzystów? Przykłady kilku miast Polski pokazują, że niekoniecznie, choć jest to bardzo trudne, pracochłonne i całkowicie sprzeczne z powszechną praktyką organizacji pracy samorządów. Przełomowy był Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno - Promocyjny, dofinansowany przez Global Environment Facility (GEF) kwotą 1 mln USD

Szczegóły opisuje strona www.rowery.gdansk.pl.

Kluczowym warunkiem powodzenia jest udział społeczny: platforma współpracy władz ze zorganizowaną reprezentacją użytkowników rowerów. Użytkownicy w Polsce najczęściej mają nieporównywalnie większą od urzędników i drogowców wiedzę fachową na temat dróg rowerowych (i to najczęściej bez kończenia wyższych uczelni technicznych - co zresztą źle świadczy o urzędnikach i drogowcach). Na przykład nie dadzą sobie wcisnąć kitu, że kostka betonowa „polbruk” jest świetna - bo nie tylko wiedzą, jak horrendalne opory toczenia stawia i jak łatwo ulega erozji ale także wiedzą, że jest o połowę droższa w przeliczeniu na metr kwadratowy, niż skądinąd najlepsza dla ruchu rowerowego nawierzchnia bitumiczna.

Obok udziału społecznego konieczne jest wprowadzanie przez samorządy lokalnych przepisów tzw. Standardów Projektowych dla infrastruktury rowerowej. Muszą one określać wszystko to, czego brakuje w przepisach ogólnopolskich: prędkości projektowe, promienie łuków i wszelkie szczegóły, które powodują, że droga rowerowa jest ułatwieniem, a nie utrudnieniem dla rowerzysty. Takie standardy funkcjonują już w Gdańsku, Krakowie, Przemyślu a kolejne miasta przymierzają się do ich wdrożenia.

Niezwykle pożytecznym narzędziem jest tak zwany Audyt Rowerowy: procedura oceny wszystkich inwestycji i remontów infrastruktury drogowej (i nie tylko drogowej) pod kątem zbieżności z polityką rowerową miasta i możliwości tworzenia ułatwień dla rowerzystów. Podstawową funkcją Audytu jest eliminacja rozwiązań, które mogą pogorszyć bezpieczeństwo i wygodę ruchu rowerowego, ale bardzo często Audyt wykazuje możliwość tworzenia bez dodatkowych kosztów odcinków dróg i innych ułatwień rowerowych.

dokończenie na str. 4

UŻYTKOWNICY DRÓG ROWEROWYCH

Motto:

„Jesteście młodzi, możecie 10 metrów znieść rower”

Dorota Safjan – była wiceprezydent Warszawy, wyjaśniając dlaczego na ścieżce rowerowej wzdłuż al. Prymasa Tysiąclecia wybudowano schody.

Dlaczego rowerzyści nie jeżdżą po ścieżkach?

Coraz częściej pojawiają się głosy, mówiące o tym, że nie ma sensu budować dróg dla rowerów, bo rowerzyści i tak po nich nie jeżdżą. Jest w tym nieco racji – nie ma sensu budować dróg niskiej jakości, źle zaprojektowanych i niechlujnie wykonanych, a niestety takie cały czas stanowią większość powstających w Polsce. Aby wyjaśnić, z jakich dróg korzystałby rowerzyści, należy najpierw odpowiedzieć na pytanie, kim jest rowerzysta.

Jak wygląda użytkownik infrastruktury rowerowej?

1. Użytkownik infrastruktury rowerowej może wyglądać tak:



2. Użytkownik może jechać na rowerze miejskim, w eleganckim ubraniu:



3. Użytkownik może mieć spory bagaż:



4. Użytkownik może wieźć dziecko w foteliku.

5. Użytkownik może wieźć dziecko w przyczepce:



6. Użytkownik może być osobą starszą:



7. Użytkownik może być bardzo młody.

8. Użytkownik może jechać na rowerze nietypowym:



9. Wreszcie, użytkownik może być niepełnosprawny.

Dla kogo budowane są ścieżki w Warszawie?

Jeśli weźmiemy pod uwagę taki typowy element stołecznej infrastruktury rowerowej jak schody, to o ile użytkownik nr 1 jakoś sobie poradzi (być może również pani Safjan), to dla wszystkich pozostałych będzie to albo bardzo duże utrudnienie, albo wręcz bariera nie do pokonania.

Na podstawie korespondencji z urzędami, postaraliśmy się odtworzyć profil użytkownika, dla którego budowane

są w Warszawie ścieżki rowerowe.

Drogowcy oczekują od rowerzysty, by ten:

- był silny i wysportowany;
- bez problemu wskakiwał na krawężniki;
- widział, co się dzieje za nim;
- poruszał się na tyle szybko, by nakładanie drogi nie stanowiło dla niego problemu;
- poruszał się nie szybciej od pieszego;
- miał rower z pełną amortyzacją, a przy tym bardzo lekki;
- miał rower z kierownicą węższą niż 40 cm;
- wiedział, jakie znaki stoją 500 m dalej...

Gdyby nawet znalazł się osobnik o nadprzyrodzonych zdolnościach, spełniający wszystkie te oczekiwania, to nie potrzebowałby on żadnych ścieżek rowerowych – mógłby spokojnie poruszać się po jezdniach, chodnikach, albo np.: dachach budynków niczym superman.



Tymczasem 54% warszawiaków ma rower. W dzień powszedni w sezonie natężenie ruchu rowerowego na ścieżkach tworzących dłuższe ciągi już obecnie osiąga 1000 – 2000 rowerzystów na dobę. Zakładanie, że wszyscy z nich są młodzi i wysportowani, a przy tym żadnemu się nigdzie nie śpieszy, świadczy o kompletnym oderwaniu od realiów.

Konieczna jest zmiana podejścia

Zamiast starać się przykroić użytkownika do spartaczonych infrastruktury, należałoby zacząć projektować infrastrukturę pasującą do użytkownika. To tabakiera jest dla nosa, nie nos dla tabakiery. Wydawanie publicznych funduszy na infrastrukturę, z której korzysta niewielki odsetek potencjalnych zainteresowanych, mija się z celem.

Dlatego projektując drogę dla rowerów, należy:

- brać pod uwagę preferencje użytkowników - np. wyniki ankiet, istniejące potoki ruchu rowerowego, źródła i cele podróży;
- brać pod uwagę różnorodność użytkowników - nie mają większego sensu rozwiązania przeznaczone np. tylko dla jednego typu rowerów;
- wyciągać wnioski z obserwowanych zachowań rowerzystów (ale też pieszych i kierowców).

DROGI ROWEROWE OCZAMI UŻYTKOWNIKÓW

Holenderska organizacja standaryzacyjna CROW opracowała uznawany za wzorcowy program pięciu wymogów wobec infrastruktury rowerowej. Te wymogi to spójność, bezpośredniość, bezpieczeństwo, wygoda i atrakcyjność. Stosowane być powinny zarówno na poziomie sieci, jak i poszczególnych tras.

Czasem wśród drogowców i projektantów, którzy słyszeli o wymogach CROW, spotyka się próby ich hierarchizowania – np., że bezpieczeństwo jest ważne, a spójność czy atrakcyjność to już mniej. Nic bardziej błędnego. Ścieżka, która wydaje się bezpieczna dzięki odseparowaniu od ruchu samochodowego, a np. urywa się na kluczowym skrzyżowaniu, jest pełna uskoków i nierówności, brak na nią sensownego wjazdu albo prowadzi ciemnym tunelem, nie spełni swojej roli – raczej pogorszy, niż poprawi bezpieczeństwo.

Szczegółowy opis wyżej wymienionych wymogów można znaleźć w podręczniku projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury „Postaw na rower” (czyli polskim tłumaczeniu najczęściej na świecie cytowanego opracowania CROW „Sign up for the Bike” z 1993 roku). W niniejszym artykule postaramy się pokazać na przykładach kilka sytuacji, które polskim inżynierom sprawiają największe trudności.

Integracja z układem drogowym

Nie wszędzie są – i nie wszędzie powinny być – ścieżki rowerowe, a rowerzysta nie mieszka i nie pracuje na ścieżce. Musi zatem jakoś wjechać na ścieżkę, a potem z niej zjechać. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że droga dla rowerów, która może obsługiwać np. cztery różne relacje, jest cztery razy lepsza niż przystosowana do obsługi tylko jednej określonej relacji.

Na przykład przez Most Świętokrzyski w Warszawie (Fot. 1) biegnie po obydwu stronach droga dla rowerów. Niestety łączy się ona jedynie ze szlakiem rowerowym biegnącym wzdłuż Wisły. Natomiast zjazd w kierunku Centrum miasta, w ulicę Tamka, czy Zajęczą jest skutecznie zablokowany przez bariery drogowe. Czy rowerzysta ma w takim wypadku zejść z roweru i przenieść rower nad barierą na drogę rowerową jadąc z miasta ulicą bez drogi rowerowej? Najwyraźniej projektant założył, że rowerzyści w Warszawie jeżdżą tylko i wyłącznie nad Wisłą. W efekcie 60

– 70% użytkowników nie ma możliwości legalnego wjazdu na drogę dla rowerów, z której prawnie są obowiązani korzystać. Jednocześnie kierowcy dziwią się, czemu rowerzyści mimo szerokiej ścieżki poruszają się jezdnią.

Tak kończy się droga dla rowerów przy ul. Grójeckiej w kierunku centrum (Fot. 2). W lewo zakaz wjazdu, prosto zakaz wjazdu – tu można tylko zawrócić. Tego typu zakończenia dróg dla rowerów przyzwyczajają do jeżdżenia po chodniku.

Ul. Literacka, równoległa do Trasy AK (Fot. 3) – przykład, że czasem droga dla rowerów może być niepotrzebna i wyrządzać więcej szkody niż pożytku. Zamiast wydzielać ścieżkę z chodnika, lepiej byłoby wprowadzić ruch rowerowy na lokalną jezdnię, być może stosując elementy uspokojenia ruchu.

Zakręty

Bołączką wielu dróg dla rowerów są zbyt ciasne łuki, bez niezbędnych poszerzeń, uniemożliwiające bezpieczne mijanie się na ścieżce rowerzystów jadących z naprzeciwka. Zdarzają się też zakręty zupełnie bez wyłukowań, „pod kątem”. Warto wiedzieć, że rowery poruszają się po łukach. Im łuk ciśniejszy, tym jazda mniej pewna i stabilna. Absolutne minimum bezpieczeństwa to promień łuku 4m liczony do wewnętrznej krawędzi ścieżki, jednak zalecane są łuki o promieniu przynajmniej 20m.

Sposób ominięcia drzewa w al. Prymasa Tysiąclecia (Fot. 4) sprawia wrażenie, że jego istnienie zauważono dopiero po wybudowaniu połowy ścieżki. Ul. Broniewskiego w Warszawie (Fot. 5) to przykład pozytywny – by ułatwić ominięcie przeszkody, można rozdzielić kierunki jazdy.

Skrajnia

Oprócz rowerzystów, można na warszawskich drogach dla rowerów znaleźć np.: sygnalizatory, latarnie, ściany, płoty, kosze na śmieci...

Trasa Siekierska (Fot. 6), wyгородzenie antysamochodowe wzdłuż ścieżki jest potrzebne, ale przecież można było tę ścieżkę zbudować metr dalej od jezdni!

Szlak Wisły (Fot. 7) – przykład, że można wykonać poprawne wyгородzenie poprzeczne. Jeden słupek pośrodku, dwa pozostałe poza ścieżką, w odległości ok. 20

dokończenie ze str. 2

ROWERZYŚCI W POLSCE

Powodzenie Audytu zależy od tego, na jak wczesnym etapie zostaje wdrożony: doklejanie dróg rowerowych „na siłę” do gotowego projektu skrzyżowania najczęściej jest bezużyteczne. Jeśli jednak kwestie rowerowe wprowadza się na etapie koncepcji, to łatwo wykazać bezsens stosowania np. skrzyżowania z wyspą centralną i zastąpić go rozwiązaniem które nie tylko jest efektywniejsze z punktu widzenia ruchu rowerowego, ale najczęściej również samochodowego i tramwajowego.

Ostatnim, oczywistym elementem koniecznym dla udanej polityki rowerowej jest zestaw dokumentów planistycznych: koncepcja tras rowerowych, stanowiąca element Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Ważne, aby Studium zakładało, 100 proc. dostęp na rowerze do źródeł i celów podróży w mieście, definiowało podstawowe przeszkody dla ruchu rowerowego oraz określało najważniejsze trasy rowerowe miasta.

Tutaj zasadniczym problemem jest nieporozumienie dotyczące ruchu rowerowego: rowerzyści poruszają się nie tylko po drogach rowerowych, ale także po zwykłych ulicach. Dlatego tak ważne jest zintegrowane podejście, zakładające uspokojenie ruchu samochodowego (tempo 30, strefy zamieszkania), przebudowę skrzyżowań na małe ronda (eliminujące lewoskręty i pożądanę także z powodów innych niż rowerowe), wyznaczenie kontrpasów dla rowerów w ulicach jednokierunkowych i dopiero na końcu wydzielonych dróg rowerowych tam, gdzie żadne inne rozwiązania nie są możliwe do zastosowania. Dobra praktyka nakazuje również ułatwiać dojazd rowerem do węzłowych przystanków transportu publicznego i bezpieczne parkowanie (przechowywanie) tam rowerów, oraz wygodny transport rowerów środkami transportu zbiorowego.

Warto zajrzeć:

www.rowery.org.pl - na tej stronie internetowej znajduje się więcej informacji na temat polityki rowerowej oraz konkretnych przykładów procedur i rozwiązań technicznych i finansowych.



Fot. 1

– 30 cm (choć lepiej byłoby 50 cm) od krawędzi ścieżki – i manewr wymijania staje się dużo łatwiejszy. Niestety jednak 100 m dalej jadący z naprzeciwka rowerzyści raczej nie mają możliwości się wymijać, gdyż dwa słupki wygradzające stoją przy krawędzi drogi w odległości około 20 cm, pozostawiając na niej węższy półtora metrowy prześwit.

Nierówności i łuski

Normą na drogach dla rowerów są wystające krawężniki. Coraz bardziej uciążliwe stają się również rowki odpływowe, kilkukrotnie przekraczające dopuszczalną głębokość. Bardzo dużo nierówności powstaje także na drogach rowerowych budowanych z kostki betonowej, dlatego nie nadaje się ona na nawierzchnię drogi rowerowej, czego przykładem jest min.: ul. Rembielińska (Fot. 8), czy al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie.

Reakcje na utrudnienia

Czasem utrudnienia na drogach dla rowerów – np. wystające krawężniki, nierówności nawierzchni, ostre zakręty – tłumaczone są chęcią ograniczenia prędkości rowerzysty. Niestety, obserwowane zachowania użytkowników pokazują, że mija się to z celem. Jeśli młody i sprawny rowerzysta natrafi np. na wystający krawężnik na przejeździe dla rowerów, to nie zwolni, a wręcz przeciwnie – przyspieszy do 30 – 35 km/h, tak by płynnie wskoczyć na krawężnik.

Dla pozostałych użytkowników reakcją może być:

- zatrzymanie na przejeździe (częściej na przejeździe, na jezdni, niż przed przejazdem – łatwiej jest zjechać z krawężnika niż na niego wjechać);
- upadek (jeśli np. przejazd nie jest wystarczająco oświetlony, albo rowek odpływowy ukryty jest pod powierzchnią kałuży);
- jazda jezdnią zamiast ścieżką (co neguje sens budowy / wytyczenia ścieżki);
- wybranie innej trasy (jw.);
- zaniechanie podróży (jw.)

Żadne z powyższych zachowań nie jest zachowaniem pożądanym. Utrudnienia promują, a czasem wręcz wymuszają zachowania nieprawidłowe i niebezpieczne. Dodatkowo, w każdym przypadku, krawężnik lub rowek powoduje, że rowerzysta musi część uwagi poświęcić pokonywaniu przeszkody, zamiast koncentrować się na obserwacji nadjeżdżających pojazdów.



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6



Fot. 7



Fot. 8

GDAŃSKI ROWEROWY PROJEKT INWESTYCYJNO – PROMOCYJNY

Gdańsk jest pierwszym dużym polskim miastem, które realizuje kompleksowy program budowy tras rowerowych. Już w tym roku będą gotowe podstawowe drogi rowerowe, umożliwiające wygodne poruszanie się po całym mieście. Wszystko to dzięki współpracy władz miasta i organizacji społecznych. Jak to możliwe?

Gdański projekt inwestycyjno-promocyjny jest realizowany w ramach umowy, zawartej przez Ministerstwo Środowiska, United Nations Development Program (Program Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju, UNDP), Gminę Gdańsk, Polski Klub Ekologiczny oraz Obywatelską Ligę Ekologiczną. Nadzór nad projektem sprawuje Komitet Sterujący, powołany przez Ministra Środowiska. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, UNDP, przedstawiciele uczestników projektu oraz eksperci.

Jest to jedyny w Polsce przykład projektu w takiej skali (budżet przekracza 2,5 mln USD) w całości przygotowanego przez oddolne organizacje społeczne. Organizacje społeczne również zdobyły na realizację projektu 1 mln USD z Global Environment Facility. Pozostałe pieniądze zapewnił Urząd Miasta Gdańska ze środków własnych oraz Polski Klub Ekologiczny ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Finansowo w ewaluacji projektu w 2006 roku zdecydował się partycypować także resort transportu.

Większość środków w projekcie przeznaczona jest na budowę sieci dróg rowerowych w Trójmieście. Już w tym roku gotowe będzie 30,7 kilometrów wydzielonych dróg rowerowych dobranych metodą analizy wielokryterialnej (patrz mapa inwestycji). Poza tym na 70 km istniejących ulic zastosowane będzie uspokojenie ruchu, co znacząco wpłynie nie tylko na możliwości poruszania się po mieście rowerem, ale także na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W ramach projektu realizowana jest także kampania informacyjno – edukacyjna. Podczas kampanii we Wrocławiu, Płocku, Szczecinie, Olsztynie, Przemyślu, Nowym Sączu, Opolu, Nowej Soli, Kielcach oraz w Warszawie przeprowadzone zostały szkolenia dla projektantów i decydentów z zakresu projektowania przyjaznej użytkownikom infrastruktury rowerowej. Dodatkowo projekt pomógł w przygotowaniu dalszych projektów w innych miastach: Wrocławiu, Krakowie, Poznaniu, Opolu, Przemyślu.

Istotą gdańskiego projektu jest jego oddolność. Kluczowym elementem udziału społecznego w Gdańskim Rowerowym Projekcie Inwestycyjno – Promocyjnym jest Społeczny Zespół Doradczy. Jego utworzenie wywalczyła Obywatelska Liga Ekologiczna w 1999 roku. Zespół opiniuje w trybie roboczym projekty techniczne dróg

rowerowych, przedstawiając stanowisko użytkowników rowerów oraz starając się dotrzeć z informacjami do zainteresowanych mieszkańców Gdańska – nie tylko rowerzystów. Pierwszym sukcesem Zespołu było przyjęcie przez Urząd Miejski w Gdańsku standardów projektowych dla infrastruktury rowerowej, opracowanych przez zespół pracowników Politechniki Gdańskiej przy współpracy aktywistów rowerowych z OLE. Był to pierwszy w Polsce (i prawdopodobnie w całej Europie Środkowej) przypadek wprowadzania elementów zarządzania jakością do inwestycji rowerowych. Kolejnym krokiem było przyjęcie przez Radę Miasta Gdańska wieloletniego programu budowy dróg rowerowych. Następnie działacze OLE postanowili wykorzystać szansę, jaką dało utworzenie jedenastego programu operacyjnego Zrównoważony Transport przez GEF. Zdecydowano się pozyskać środki na sfinansowanie szerokiego programu inwestycyjnego. W ten sposób, dzięki przedsiębiorczości niewielkiej grupy ludzi, przede wszystkim Przemysławowi Millera oraz Rogerowi Jackowskiemu z OLE, Gdańsk pozyskał środki na budowę sieci dróg rowerowych.

Efekty tych działań widać już dziś w zrealizowanych projektach, min.: ulicy Cienistej, ulicy Miszewskiego i Legionów, ulicy Grunwaldzkiej (część tzw. osi głównej dolnego tarasu), oraz al. Hallera w Gdańsku. Zwłaszcza ostatnia z wymienionych dróg rowerowych, zrealizowana według standardów projektowania przyjętych w Gdańsku, może służyć za wzór dla innych tego typu realizacji.

Właśnie przy tym projekcie okazało się, że można:

- skutecznie odseparować ruch rowerowy od pieszego (minimalizacja kolizji ruchowych) poprzez zróżnicowanie nawierzchni drogi rowerowej i chodnika, a niekiedy nawet zastosowanie wygrodzeń, zwłaszcza w miejscach, gdzie istniałaby możliwość nagłego wtargnięcia pieszego na jezdnię przy ograniczonej widoczności;
- wykonać drogi rowerowe w całości z nawierzchni asfaltowej, najlepszej do jazdy na rowerze;
- połączyć drogą rowerową punkty docelowe bez zbędnych strat czasu, gdyż współczynnik wydłużenia omawianej drogi rowerowej jest bliski jeden;
- uprzywilejować ruch rowerowy względem samochodowego przy przekraczaniu podporządkowanych ulic poprzecznych do al. Hallera. W tym celu zastosowano przejazdy dróg rowerowych po wyniesionych w stosunku do nawierzchni tych ulic progach płytowych;
- bezpiecznie przeprowadzić ruch rowerowy przez skrzyżowania stosując barwioną na czerwono nawierzchnię na przejazdach rowerowych oraz eliminując krawężniki (asfaltowa nawierzchnia drogi rowerowej łączy się płynnie z nawierzchnią jezdni);
- zastosować duże promienie łuków, nawet przy stosunkowo ciasnych zakrętach i w konieczności ominięcia przeszkody terenowej, na przykład latarni.

SPROSTOWANIE

Do artykułu „AUTOBUSY NA GAZ ZIEMNY” (biuletyn nr 2 zima 2004) wkraść się błąd. Na stronie 10, w drugiej kolumnie, pierwszy akapit powinien brzmieć:

„[...] Klasycznie napędzany Jelcz M125M VECTO w wersji standardowej kosztuje ok. 650 670 tys. zł. netto. Natomiast autobus gazowy kosztuje już 840 tys. zł. netto. Jak na razie pięć takich pojazdów jeździ po ulicach Rzeszowa, lecz w ciągu kilku miesięcy liczba tych autobusów wzrośnie o kolejnych pięć sztuk. W październiku tego roku MPK Rzeszów rozstrzygnęło kolejny przetarg na dostawę niskopodłogowych autobusów na gaz ziemny. Dzięki temu na drogi Rzeszowa trafią nowe autobusy Jelcz M125/4 VECTO. Koszt zakupu jednego pojazdu wyniósł 800 tys. zł. netto. [...]”

Za pomyłkę przepraszamy producenta autobusów oraz autora tekstu



Na żółto zaznaczono trasy rowerowe budowane w ramach projektu, na czerwono wybudowane wcześniej (za biuletynem sieci "Miasta dla rowerów")



Przejazdy rowerowe przez przecznice po wyniesionych płytowych progach spowalniających.



Dobra asfaltowa nawierzchnia dla rowerzystów z jednoznaczным oddzieleniem od chodnika



Prawidłowe rozwiązanie skrzyżowania z przestrzenią akumulacji, tak by rowerzyści oczekujący na skręt nie blokowali drogi jadącym prosto. Barierki zapobiegają skracaniu drogi po ścieżce przez pieszych, mogą też służyć do zaparkowania roweru.



Bezpieczne ominięcie przystanku, barierki zapobiegają niespodziewanemu wyjściu pieszego.



ŚCIEŻKA CZY DROGA?

Krzysztof Ryte (tekst i zdjęcie)

Terminologia infrastruktury rowerowej w polskich przepisach nie jest ujednolicona. W ustawie prawo o Ruchu drogowym pisze się o drogach dla rowerów, natomiast w rozporządzeniach występuje też termin ścieżki rowerowej.

Ale nie o akademickie spory chodzi w tym krótkim artykule, ale o wygodę i bezpieczeństwo. Zdecydowanie lepsze są nie ścieżki rowerowe na chodnikach, ale drogi rowerowe wyraźnie oddzielone od chodnika i dobrze zintegrowane z jezdnią na skrzyżowaniach, tak jak na poniższym zdjęciu z Amsterdamu. Taka zasada budowy dróg rowerowych - wyraźnie odróżniających się od chodnika różnicą poziomów i nawierzchni oraz maksymalnie zbliżonych do jezdni i umożliwiających łatwy na nią wjazd na skrzyżowaniach, pozwala unikać chodzenia pieszych po drogach rowerowych oraz niezauważania rowerzystów przez kierowców.

NA KOLEI...

TROCHĘ ZMIAN

Zachodniopomorskie - własną drogą, cudzym taborem

4 stycznia b.r. województwo zachodniopomorskie odebrało pierwsze dwa z pozyskanych 7 używanych szynobusów od kolei niemieckich. Są to trzywagonowe składy o 220 miejscach siedzących. Aby jeździć po polskich torach muszą uzyskać atest UTK. Pozwolą na utrzymanie 30 połączeń regionalnych i oszczędności rzędu 3 mln złotych rocznie. Kolejne 5 pojazdów dotarło do Szczecina pod koniec stycznia, ale niestety nie udało się im wyruszyć na trasę już 7 lutego ze względu na niedopełnienie formalności związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu. Po zakupie w tym roku jeszcze trzech nowych, krajowych szynobusów z zeszłorocznej dotacji rządowej, będzie ich razem jedenaście. Oprócz uratowania przewozów na trasach Runowo – Szczecinek, Goleniów-Kołobrzeg, Szczecinek – Słupsk, Szczecinek – Chojnice być może zostaną wznowione przewozy pasażerskie na liniach: Darłowo – Słupsk, Stargard – Kalisz Pomorski – Wałcz.

Dobry start Mazowsza

Od 1 stycznia działają Koleje Mazowieckie, pierwsza spółka przewozowa utworzona przy udziale samorządu (51%) i Przewozów Regionalnych (49%). Korzyści z jej utworzenia były widoczne dla pasażerów już 3 i 6 stycznia, kiedy przywrócono niektóre zlikwidowane w grudniu 2004 pociągi. Więcej pozytywnych zmian w rozkładzie pojawiło się jeszcze 7 lutego (patrz Wracają po zimie). Ponadto samorząd ogłosił przetarg na 10 składów elektrycznych, mówi się także o zakupie 15 używanych szynobusów i dalszych 50 składów elektrycznych, dzięki kredytowi jaki zaoferował EBOiR. Spółka samorządowa, nie obciążona astronomicznymi długami jak firmy PKP, jest atrakcyjnym partnerem dla banków. Zapowiada się, że jeden samorząd dokona większych inwestycji taborowych w polskich kolejach, niż całe PKP w ostatnich 15 latach. Jest to najlepszy dowód na to, że regionalizacja jest koncepcją słuszną, a jej blokowanie jest szkodliwe dla kolei, jej pracowników i pasażerów.

Rachityczny strajk

Mimo to, na początku stycznia odbyły się strajki na kolei. Główną przyczyną było powołanie spółki Koleje Mazowieckie - jak twierdzą związkowcy, wbrew podpisanym przez rząd porozumieniom. W strajkach każdego dnia w innym miejscu Polski, uczestniczyło łącznie 1080 kolejarzy (niecały 1% pracowników PKP), w dodatku były to ciągle te same osoby. Co charakterystyczne, nie było wśród nich ani jednego pracownika Kolei Mazowieckich. Przeciwni powołaniu spółki nie protestowali ci których to dotyczyło, lecz pracownicy centrali Przewozów Regionalnych i urzędnicy, którzy wiedzą, że są w firmie niepotrzebni. Samorząd województwa mazowieckiego zapewnił 5-cio letni okres zachowania zatrudnienia przejętym z PKP PR pracownikom. Równom-

CO DALEJ Z REGIONALIZACJĄ?

Koleje Mazowieckie ogłosiły wyniki po pierwszym kwartale funkcjonowania spółki. Przewieziono w tym czasie 9,5 mln pasażerów, uzyskano dodatni wynik finansowy w wysokości 48 684 zł przy 58 mln zł przychodu, mimo konieczności wymiany wszystkich kas fiskalnych.

Oczywiście zysk uwzględnia dotację samorządu mazowieckiego w wysokości ok. 19,5 mln zł. Sęk w tym, że dotacja była dokładnie taka jak uchwalili radni w zeszłym roku, pociągi jeżdżą (jest ich nawet więcej), spółka na bieżąco płaci należności, nikt nie mówi o wyłączeniu prądu czy strajku załogi. Tymczasem w reszcie kraju Przewozy Regionalne nie podpisały umowy w żadnym województwie, w każdym żądając znacznie większej dotacji niż uchwalili radni. Jednocześnie koszty uruchomienia pociągów wzrosły o ok. 20 - 30%, mimo zapowiedzi obniżenia stawek przez PLK. Zakłady energetyczne grożą rychłym wyłączeniem prądu, Przewozy Regionalne zawieszeniem przewozów, a związkowcy strajkami.

Kontrastu dopełniają plany inwestycyjne Kolei Mazowieckich: na początek modernizacja całego taboru w 3 lata (w tym roku 48 składów), a przemalowanie w barwy przewoźnika do końca tego roku. Jeszcze w tym roku przetarg na 10 pojazdów elektrycznych, zakup kilkunastu używanych szynobusów, a w przyszłym kolejnych oraz dziesięciu składów push&pull. Ponadto istnieje realna perspektywa pozyskania kredytu na tabor EBOiR o wartości 1 mld zł.

Wyniki Kolei Mazowieckich są już konkretnym dowodem słuszności koncepcji regionalizacji. Na Mazowszu nie ma już odwiecznych problemów z waśniami o dotacje, zawieszeniach kursów, strajkami związków. Jest normalna usługa, pasażerowie są przewożeni i to coraz lepiej. I do tego nowe możliwości pozyskiwania finansowania. Koleje Mazowieckie zakupią więcej taboru niż reszta kolei w Polsce. Jesienią Komisja Trójstronna zamroziła dalszy proces regionalizacji do czasu możliwości oceny wyników Kolei Mazowieckich. Dziś już wiemy jaki to wynik, pora dać szansę reszcie kraju. Za rok zamiast jednego sukcesu i stanu przedzawałowego w reszcie kraju, możemy mieć 16 sukcesów.

Tymczasem na konferencji w siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe: "Kolej - biznes czy polityka?" z udziałem premiera Marka Belki zamiast naturalnego w tej sytuacji ogłoszenia odmożenia regionalizacji, dominowała kolejarska propaganda. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury - poseł Janusz Piechociński (PSL) przerzucał odpowiedzialność za aktualną sytuację kolei na samorządy, które według niego nie chcą podpisywać umów z koleją i jakoby nie chcą tworzyć z nią spółek. Cóż, gdyby pan poseł przez trzy miesiące nie otrzymywał odpowiedzi na propozycję umowy, chyba byłby innego zdania. A gdyby zobaczył rozliczenie PKP Przewozy Regionalne z wielomilionowej dotacji, sporządzone na trzech kartkach papieru, nie dziwiłby się marszałkom województw, że najzwyczajniej nie mają ochoty siedzieć za takie wydawanie publicznych pieniędzy. Nie od dziś wiadomo, że istnieje szereg województw, które chętnie utworzyłyby spółki kolejowe, gdyby tylko kolej tego nie blokowała. Przykładem może być Wielkopolska, gdzie umowa spółki miała być podpisana na spotkaniu z udziałem wicepremiera Hausnera, na które jednak nie przybył prezes Przewozów Regionalnych, odwołany kilka godzin wcześniej.

Prezes PKP SA Andrzej Wach, za jeden z większych sukcesów transformacji kolei uznał redukcję zatrudnienia z 337 do 139 tysięcy, zapominając dodać, że do tej drugiej liczby nie wlicza się pracowników licznych obecnie spółek zewnętrznych, np. sprzątających tabor, czy prowadzących kasy agencyjne. Co ważniejsze, w tym samym czasie przewozy pasażerskie spadły z 790 mln pasażerów rocznie do 220 mln, czyli prawie dwukrotnie bardziej niż zatrudnienie.

Z kolei Adrian Furgalski z TORu (przedstawiający się czasem jako doradca PO) przekonywał, że regionalizację należy zakończyć, a Przewozy Regionalne podzielić na pięć dużych oddziałów, bo niektóre z obecnych szesnastu zakładów są zbyt małe. Czyli tak zmieniać, żeby się nic nie zmieniło. W tak zwanej "dyskusji" wystąpiło kilkunastu prezesów najrozmaitszych spółek i spółeczek kolejowych, nie chciano jednak udzielić głosu ani jednemu z licznie przybyłych przedstawicieli samorządów, po których kolejni mówcy jeździli jak chcieli.

Do tej pory we wszystkich dyskusjach o kolei słysząc tylko najgłośniejszych - związki zawodowe i kolejarską nomenklaturę. Najwyższy czas wysłuchać zwykłych pasażerów i podatników, którzy chcą normalnie podróżować, nie wyciągając pieniędzy na jeżdżenie w środku nocy, bez skomunikowań, bez połączeń na ósmą rano, czy po szesnastej.

Na konferencji "Kolej - biznes, czy polityka?" można było też usłyszeć kilka pozytywnych wypowiedzi. Przy całej merytorycznej mizerii imprezy nie było ich wiele, ale dla sprawiedliwości należy je odnotować. Po pierwsze interesujące było całe przemówienie ministra Grzegorza Mędy, który mówił o zaletach transportu kolejowego, w tym ekologicznych, społecznych, rozwojowych, przestrzennych, czyli wszystko to o czym środowisko ekologiczne mówi i pisze od 10 lat. Sprawnie omówił nawet aspekty kulturowe i socjologiczne (np. agresja jaka powstaje kiedy człowiek siada za kierownicą). Zaskakujące jak dużą wiedzę pozyskała osoba, która ledwie pół roku temu została wyciągnięty z zarządu jednej ze spółek Pekao SA. Po drugie: Józef Kowalczyk - prezes PKP Cargo skrytykował plan ograniczenia czynnych linii kolejowych z 19,4 do 16,5 tys. km wpisujący obecnie do wszelkich rządowych dokumentów. Oceniał, że dla jego firmy (a jest to obecnie, po wyprzedzeniu kolei francuskich, drugi po DB przewoźnik towarowy w UE) będzie to oznaczało spadek przewozów o ok. 10% z powodu odcięcia wielu klientów od sieci kolejowej. Po trzecie: prezes PKP PLK - Tadeusz Augustowski, wyraził wątpliwość czy słusznie planuje się przeznaczać wszystkie środki na korytarze europejskie, zapominając o liniach regionalnych. Stwierdził, że prawdopodobnie lepiej byłoby zamiast modernizować linię E-75 do Białegostoku, przeznaczyć środki na remonty odtworzeniowe najbardziej zniszczonych odcinków linii na terenie całego kraju. Było to dokładne powtórzenie postulatu CZT z opinii do Strategii Rozwoju Transportu, łącznie z zauważeniem, że Białystok jest dopiero trzynastym co do wielkości miastem w kraju.

Krzysztof Ryteł

POLSKA W BREW EUROPIE

W pierwszym numerze Zielonego Światła pisaliśmy o raporcie CZT na temat funduszy unijnych na transport w latach 2004-2006. Krytykowaliśmy w nim nierówny podział środków pomiędzy transport drogowy i kolejowy w stosunku 6:4 w Funduszu Spójności i SPO-Transport oraz całkowite wyeliminowanie projektów kolejowych ze ZPORR.

Ostatnio podobna sytuacja jak ze ZPORR-em zaszła z Interregiem Polska - Czechy. W programie Interregu III A Polska - Czechy przy celu 1.1. Wspieranie rozwoju infrastruktury o znaczeniu transgranicznym, pisze się szeroko o infrastrukturze kolejowej i na równi z infrastrukturą drogową, np: "Może to obejmować budowę i modernizację dróg prowadzących do przejść granicznych, budowę dróg objazdowych w osiedlach położonych na obszarach kwalifikowalnych lub modernizację sieci kolejowej", "należy także uwzględnić konieczność koordynowania inwestycji drogowych i kolejowych po obu stronach granicy". Ale już w Uzupełnieniu programu z lutego 2005 pisze się wyłącznie o drogach, dla pewności wymieniając następujące kody pomocy: 312 Drogi, 3121 Drogi krajowe, 3122 Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, 318 Transport multimodalny. I to wszystko przy licznych artykułach prasowych o konieczności przywrócenia przejścia kolejowego w Głuchołazach. Według lokalnych konsultantów Interregu, za taki kształt uzupełnienia odpowiada Ministerstwo Gospodarki.

Okazuje się, że może być jednak jeszcze gorzej. W projekcie NPRu na lata 2007-2013 ministerialni decydenci szykują podział środków w proporcji 27,092 mld Euro - drogi : 6,171 mld Euro - koleje.

Nowemu NPR-owi towarzyszy projekt Strategii Rozwoju Infrastruktury, z którego można dowiedzieć się na co te środki mają być wydane. I tak projekt strategii zakłada realizację 85% planowanych autostrad (800 km więcej niż obecnie) i 45% dróg ekspresowych (1700 km więcej). W transporcie kolejowym założono jedynie modernizację 40% linii

dokończenie na str. 11

częśnie z powodu programu oszczędnościowego w PKP Przewozy Regionalne zwalniani są kolejarze (obecnie ok. 500 osób).

I strajk prawdziwy

Dość niespodziewanie 26 stycznia Zarząd Grupy PKP odwołał ze stanowiska prezesa PKP PR - Janusza Dettlaffa. Posunięcie to było zrozumiałe z uwagi na rokroczne straty spółki. Jeszcze jednak większym zaskoczeniem było odsunięcie ze stanowiska prezesa SKM w Gdańsku - Mikołaja Segienia, w tym samym dniu. SKM to jedna z najlepszych spółek przewozowych w kraju, tym bardziej w Grupie PKP, już w 2003 roku osiągająca zysk w wysokości 800 tys. złotych. Jej pociągi obsługują coraz większą część kraju, skutecznie wygrywając konkurencję z PKP Przewozy Regionalne. Pełniącym funkcję prezesa PKP PR został Henryk Szklarski. Nowym prezesem SKM miał zostać Dettlaff, aby przy jego pomocy doprowadzić do fuzji PKP PR i SKM. W odpowiedzi na te pogłoski załoga SKM od północy 27 stycznia prowadziła strajk, zawieszając ruch pociągów. Zmusiło to zarząd PKP do odstąpienia od swoich zamiarów i Segień powrócił do SKM już o 6 rano 28 stycznia. Janusz Dettlaff pozostał na urlopie, według komunikatu grupy S.A. w dyspozycji zarządu PKP S.A.

Kto winien?

Zarówno za strajkiem w Warszawie, jak i za rozsadami w zarządach spółek Grupy PKP stoją zdecydowani przeciwnicy procesu regionalizacji. Ich strategią jest utrzymanie obecnego marazmu na PKP, tak aby kolej przynosiła nadal wymagowane straty, a samorządy w miarę gorliwie je pokrywały. Zapewni to dalsze spokojne funkcjonowanie centrali Przewozów Regionalnych oraz pracownikom związków zawodowych. Przywódcą strajku jest Stanisław Kogut, jednocześnie wiceprzewodniczący Małopolskiego Sejmiku Wojewódzkiego. Kogut - wiceprzewodniczący sejmiku nie przyznał kolei dotacji w takiej wysokości, jakiej kolej oraz Kogut - przywódca związkowy się domagali. Efektem było natychmiastowe zawieszenie najlepszych pociągów (np. powroty szkolne z Krakowa) w województwie, w tym obsługiwanych samorządowymi szynobusami. Nie jest nam znane, żeby pan Kogut - tak broniący kolei, zrobił cokolwiek w celu przywrócenia tych połączeń.

Natomiast Janusz Dettlaff prawdopodobnie zbyt słabo opierał się województwom Opolskiemu, Wielkopolskiemu i Podkarpackiemu przed utworzeniem spółek samorządowych (żadne jednak z tych województw dotychczas spółki nie utworzyło). Dlatego po Dettlaffie, pełniącym funkcję prezesa PKP PR został Henryk Szklarski - zdecydowany przeciwnik regionalizacji. W takiej sytuacji nie należy się dziwić, że 3 lutego 2005 podpisano porozumienie z rządem, iż nie będą tworzone nowe spółki samorządowe do momentu... no właśnie, tu pojawiają się niejasne sformułowania. A ile jeszcze mogą czekać pasażerowie na lepszych od PKP przewoźników?

Wracają po ziemię

7 lutego 2005 roku wprowadzono pierwsze poważne korekty rozkładu jazdy 2004/2005. Wygląda na to, że jak zwykle kolej postraszyła, tym razem nawet skasowała na dwa miesiące wiele pociągów, ale wkrótce cofnęła najbardziej

skandaliczne decyzje. Dwa kroki do tyłu i jeden do przodu to ulubiony taniec PKP. Wracają pociągi na zawieszonych w zeszłym roku liniach: Leszno – Głogów (do lutego kursowały tam autobusy) Brodnica – Działdowo, Kwidzyn – Malbork, Krotoszyn – Oleśnica. Zwiększy się także liczba pociągów min. na następujących trasach: Białystok – Suwałki, Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski, Wrocław – Jelcz, Krosno – Jasło. Działania Centrum Zrównoważonego Transportu przyczyniły się do uruchomienia kolejnych dwóch pociągów na trasie Tomaszów Mazowiecki – Opoczno oraz do przywrócenia pociągów Legionowo – Warszawa i Warszawa – Legionowo w godzinach szczytu. Największy sukces odnotowało Województwo Opolskie, gdzie od 7 lutego po 5 latach przerwy reaktywowano linię Nysa-Brzeg – kursują tam obecnie 4 pociągi dziennie.

Zamiast pociągów tramwaje

Rozwija się idea promowana przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych przekwalifikowania lokalnych linii kolejowych na linie tramwajowe. Absurdem jest sytuacja kiedy te same wymagania techniczne co superszybkie pociągi muszą spełniać lokalne kolejki nie osiągające często prędkości nawet 60 km/h. Traktowanie ich jak linii tramwajowych spowodowałoby znaczne oszczędności, tak w wyposażeniu taboru, jak i w eksploatacji. Tramwaje nie potrzebują sterowania ruchem, motorniczy jedzie "na wzrok", nie jest potrzebny konduktor do dawania sygnału odjazdu, nie są też potrzebne liczne, kosztowne systemy kolejowe.

Pierwszą linią kolejowo - tramwajową ma szansę zostać linia do Białowieży. W tej sprawie 7 lutego spotkali się w Warszawie przedstawiciele Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Samorządów na rzecz Kolei Lokalnych, Polskich Linii Kolejowych oraz Starostwa Powiatowego z Hajnówki, które od kilku lat stara się przejąć linię.

Jeszcze jedna kolejka uratowana?

Wkrótce zniknie rdza na torach Mławskiej Kolei Dojazdowej. Po kilku latach bezruchu w tym roku pojedzie pierwszy pociąg towarowy. Operatorem będzie Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźników Lokalnych z Kalisza, które jest największym przewoźnikiem wąskotorowym w Polsce i obecnie jedynym działającym przewoźnikiem pasażerskim niezależnym od PKP. Do tej pory prowadzi przewozy na 5 kolejkach: Kaliskiej, Śmigiełskiej, Krośniewickiej, Przeworskiej i Nałęczowskiej. Na większości z nich dominują przewozy towarowe możliwe dzięki platformom transportowym, na których przewozi się towarowe wagony normalnotorowe. Dzięki temu klient może wysłać swoje ładunki do dowolnego punktu sieci PLK, rozliczając się z jednym przewoźnikiem i nie martwić się o przeładunek. Ciekawostką jest uruchomienie przewozów wagonów bezpośrednich w relacjach: Turek - Jonkopings w Szwecji, czy Brześć Kujawski - Ałma-Ata w Kazachstanie. Na większości kolejek prowadzone są także przewozy turystyczne w soboty i niedziele, a na kolei Śmigiełskiej i Krośniewickiej codzienne całoroczne przewozy pasażerskie. SKPL planuje w porozumieniu z samorządami uruchamiać także linie normalnotorowych.



Jarosław Prasol (tekst i zdjęcia)

W KRAKOWIE ROWEREM POD PRĄD

czyli ciekawe i nietypowe rozwiązania rowerowe w Krakowie

Drogi rowerowe w Polsce to zwykle ścieżki na chodniku. Kiedy taka ścieżka dochodzi do krawężnika przecznicy, projektanta ogarnia panika, najchętniej w tym miejscu zakończyby ścieżkę. O drogach rowerowych stanowiących samodzielnie jezdnię - powszechnych np. w Holandii, czy (o zgrozo!) pasach rowerowych na jezdni, praktycznie żaden polski projektant nie pomyśli. Zresztą i tak nasze przepisy w najlepszym razie nie regulują takich rozwiązań, jeśli w ogóle je dopuszczają.

A jednak da się! W polskich warunkach, przy wykorzystaniu polskich przepisów. Od pewnego czasu w Krakowie można zauważyć coraz bardziej zaawansowane rozwiązania inżynierskie dla ruchu rowerowego.

Na początku był Rynek ...

Kraków posiada wciąż niewielką sieć dróg i ścieżek rowerowych najczęściej niskiej jakości (łącznie ok. 35 km), a tworzenie infrastruktury i udogodnień dla ruchu rowerowego przebiega ciągle w ślimaczym tempie. Jednak mimo niewielkiej ilości tras rowerowych, Kraków jest miastem w znacznym stopniu przyjaznym dla rowerów. Ponadto w latach 2003 – 2004 nastąpiło przyspieszenie i uporządkowanie zarządzania nad infrastrukturą rowerową.

Jednym z ciekawszych rozwiązań komunikacyjnych przyjaznych dla rowerów jest utworzenie, już w 1988 r. strefy pieszo - rowerowej w ścisłym centrum Krakowa, która obejmuje Rynek Główny i kilka ulic dochodzących do Rynku.

Pionierskie kontrapasy na ulicach jednokierunkowych

Wraz z utworzeniem strefy pieszo - rowerowej w Rynku Głównym i w otaczających go niektórych ulicach dopuszczono ruch rowerowy „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych. Były to - i są jednak ulice zamknięte dla ruchu samochodów, więc dopuszczenie jazdy na rowerze w obu kierunkach było stosunkowo pro-



ste. Pierwszymi takimi ulicami były: Szewska, Sławkowska oraz fragment Siennej. W 2001 roku wyznaczono ponadto pas rowerowy „pod prąd” na całej długości ul. Grodzkiej, a także wprowadzono możliwość jazdy pod prąd w ul. Kanończycej

Również w 2001 roku kolejne trzy jednokierunkowe ulice (Wiślna, Bracka i Golebia), przylegające bezpośrednio do Rynku Głównego przekształcono w ulice pieszo – rowerowe z możliwością jazdy rowerem „pod prąd”. Niestety, pod presją mieszkańców i tzw. „kupców” obecny Prezydent Krakowa przywrócił stan poprzedni.

Prawdziwym wyzwaniem jest jednak wyznaczanie ścieżek rowerowych „pod prąd” (czyli kontrapasów) na ulicach jednokierunkowych z ogólnodostępnym ruchem innych pojazdów. O tym, że jest to niezwykle trudne zadanie można się przekonać szukając (bezsukcesnie) w polskich miastach podobnych rozwiązań komunikacyjnych.

Ul. Kopernika dla rowerów z prądem i pod prąd

Za wzorcową i chyba najbardziej znaną ścieżkę rowerową „pod prąd” uznaje się kontrapas wytyczony na jednokierunkowej ul. Kopernika w Krakowie. Został on wyznaczony we wrześniu 2002 roku, na kilka dni przed Europejskim Dniem bez Samochodu, po ponad 10 latach od powstania pomysłu i batalii o wprowadzenie go w życie. Ścieżka prowadzi od ronda Mogińskiego przez ul. Kopernika do Westerplatte i przez odcinek Plant do ul. św. Tomasza. Ma 1,2 km długości i od 1,5 do 2,0 m szerokości. Koszt budowy wyniósł w 2002 r. 32 tys. zł. W praktyce ścieżka na ul. Kopernika na odcinku od ronda Mogińskiego do ul. Radziwiłłowskiej jest wydzielona z jezdni białą linią, a na wszystkich skrzyżowaniach wybudowano wysepki z żółtymi słupkami (pylonami) oznakowanymi znakami nakazu C-9.

Ulica Kopernika pełni bardzo ważną funkcję w układzie dróg rowerowych w Krakowie, łącząc ścisłe centrum Krakowa z wschodnimi osiedlami i kierunkiem na Nową Hutę. Alternatywne ulice (równoległe biegnące do ul. Kopernika) były i są bardzo niewygodne i niebezpieczne dla rowerzystów.

Warto w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że w porównaniu do drogi rowerowej budowanej wzdłuż chodnika, kontrapas rowerowy ma trzy bardzo ważne zalety. Po pierwsze jest wielokrotnie tańszy, gdyż nie buduje się nowej nawierzchni,

tylko wygospodarowuje przestrzeń na istniejącej jezdni. Po drugie jest znacznie wygodniejszy dla rowerzystów, ponieważ umożliwia dużo szybszą jazdę, bez konieczności ciągłego zwalniania na każdej przecznicy i częstych zazwyczaj kolizji z pieszymi, czy nieprawidłowo zaparkowanymi samochodami. Po trzecie jest bezpieczniejszy. Być może dla wielu jest to paradoks, ale fachowcy wiedzą, że rowerzysta poza jezdnią jest bardzo często niewidoczny dla kierowców, zwłaszcza, gdy z dużą prędkością dojeżdża do jezdni (znacznie większą niż pieszy, na którego pojawienie się kierowca ma czas zareagować). Natomiast rowerzysta jadący jezdnią jest bardzo dobrze widoczny dla kierowców poruszających się zarówno w tę samą stronę, jak i w przeciwną. Dlatego znakomita większość wypadków z udziałem rowerzystów, dotyczy tych, którzy jeżdżą chodnikiem, a nie jezdnią.

W roku 2003 powstał kolejny pas rowerowy „pod prąd” na ul. Reymana, która wprawdzie jest niewielką uliczką o małym znaczeniu z punktu widzenia ruchu rowerowego, jednak znajduje się w rejonie Błot Krakowskich i pełni funkcję ruchu rekreacyjnego.

Oprócz ww. ulic, legalnie na rowerze można jeździć „pod prąd” również na fragmencie ul. Krupniczej i Dolnych Młynów czy ul. Bernardyńskiej (gdzie znajduje się wydzielona ścieżka rowerowa poza jezdnią). To tylko niewielka część z ogromnej liczby ulic jednokierunkowych w Krakowie, które czekają na „otwarcie” dla rowerów w obu kierunkach. W planach na najbliższe lata jest utworzenie do 2006 r. kontrapasa w ul. Łobzowskiej. Został już opracowany jego projekt i czeka na realizację.

Łączniki rowerowe

Z innych ciekawych rozwiązań stosowanych w Krakowie warto wspomnieć o tzw. łączniku rowerowym, czyli krótkim odcinku wydzielonej drogi rowerowej, umożliwiającym przejazd rowerem np. przez koniec ulicy „zaślepionej” dla samochodów.

W 2004 r., przy okazji budowy dodatkowego pasa dla autobusów w al. Krasińskiego powstał łącznik rowerowy w ul. Smoleńsk, łączący ją z ul. Dunin – Wąsowicza. Zbudowano przejazd rowerowy z sygnalizacją świetlną przez al. Krasińskiego i połączono obie ulice. I chociaż łącznik oraz przejazd posiadał i nadal posiada wiele wad to jednak zasługuje na wyróżnienie.

dokończenie ze str. 9

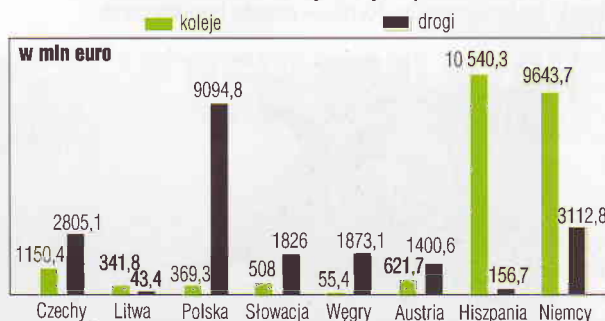
POLSKA WBREW EUROPIE

kolejowych położonych w korytarzach europejskich. O liniach położonych poza korytarzami europejskimi nie pisze się wcale. Do celów rozwojowych(!) w dziedzinie kolejnictwa zaliczono dalsze zmniejszenie długości eksploatowanych linii kolejowych z 19,4 do 16,5 tys. km. W marcu decyzją rządu zwiększono planowaną do realizacji do roku 2013 długość autostrad do 100% planowanej sieci, dodając realizację odcinków A2 i A4 do granicy wschodniej, dla których specjaliści prognozują minimalne wykorzystanie. Oprócz tego, dodano równie absurdalną pod względem prognozowanego popytu drogę szybkiego ruchu Rzeszów - Lublin - Białystok. Szczegółową opinię CZT na temat projektu Strategii można znaleźć na stronie www.fz.eco.pl/czt.

W rezultacie, jak przedstawia wykres zaczerpnięty z Rzeczpospolitej (21.03.2005) Polska będzie wydawać na drogi 24 razy więcej, niż na koleje, a w wartościach bezwzględnych trzykrotnie więcej, niż Niemcy(!). Tymczasem w krajach zachodnich tendencja jest prze-

INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ

Prognozowane roczne wydatki na infrastrukturę sieci TEN-T w latach 2006-2010 w wybranych państwach UE



Źródło: Ten-Inwest, raport Unii Europejskiej, za: Rzeczpospolita

ciwna, czego najlepszym przykładem Hiszpania, a Polska jest najbardziej prodrogowym i antykolejowym krajem Unii. Oczywiście trudno nie zgodzić się z opinią, że w porównaniu z innymi krajami UE mamy bardzo niskiej jakości sieć drogową. Trudno jednak równocześnie twierdzić, że stan kolei jest znacząco lepszy.

JAK POWINIEN WYGLĄDAĆ STOJAK NA ROWERY?

Prawidłowy stojak rowerowy powinien umożliwić przypięcie do niego ramy i jednego koła pojedynczym zapięciem U-lock (kłódką szklową), niezależnie od typu roweru. Dobrze, jeśli ten sam stojak ponadto umożliwia przypięcie drugim zapięciem drugiego koła. Stojak musi być też solidnie i trwale przymocowany do podłoża.

Warunki takie spełnia np. stojak w kształcie odwróconej litery „U”. Umożliwia oparcie i przypięcie co najmniej 2 rowerów dowolnego typu – składanych, rowerów miejskich z koszykami, rowerów szosowych, górskich – niezależnie od rozmiaru ramy, szerokości opony czy kształtu kierownicy. Standardowe wymiary to długość ok. 1m, wysokość 60 – 80 cm, średnica rury 5 – 9 cm.

Jeśli potrzeba postawić więcej stojaków, zalecana jest odległość pomiędzy sąsiednimi stojakami rzędu 1,0 – 1,5 m.

Możliwe są różne warianty tego rozwiązania – np. stojaki półkoliste, rombówate lub w kształcie odwróconej litery „V”. Warto pamiętać, że solidny, dobrze zaprojektowany stojak może też pełnić inne funkcje, np. wygrodzenia antysamochodowego.

No dobrze, ale jak taki stojak właściwie wygląda?



Stojaki na krakowskim Rynku – proste i praktyczne.



Ten kształt (przed Atrium w al. Jana Pawła II w Warszawie) również spełnia swoje zadanie, choć lepiej by było, gdyby ewentualny drugi chętny do przypięcia roweru nie musiał dojeżdżać do stojaka po trawniku.



A dlaczego nie „wyrwikółka”?

Często spotykany na naszych ulicach prymitywny model stojaka, tzw. „wyrwikółka” albo „łamikółka”, nie umożliwia przypięcia ramy. Sprawia to, że rower bardzo łatwo ukraść, pozostawiając w stojaku same koło. Z drugiej strony, jeśli stojak umożliwia tylko przypięcie ramy, to trywialne staje się wyjęcie przedniego koła. Kto montuje takie stojaki, de facto współpracuje ze złodziejami, znakomicie upraszczając im zabór cudzej własności. Ponadto w przypadku np. silniejszego wiatru „łamikółka”, jak sama nazwa wskazuje, może uszkodzić rower, jego koło lub tylną przerzutkę.

Ile to kosztuje?

Pojedynczy stojak umożliwiający przypięcie dwóch – trzech rowerów to wydatek od 100 do 300 zł. W większości przypadków (sklepy, punkty usługowe, kawiarnie itp.) wystarcza jeden – dwa takie stojaki.



Nieistniejące już stojaki przy ul. Broniewskiego w Warszawie.

Gdzie można dostać dobre stojaki?

Oto znani w Polsce solidni producenci stojaków rowerowych:

- Bractwo Rowerowe z Radomia (we współpracy z ZPHU „Majsterek”): www.bractworowerowe.ats.pl/stojaki
- Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju: www.eko.org.pl/stojaki/
- PKS Słupsk: www.pks.slupsk.pl/stojaki.php
- NORD Express sp. z o.o. www.nordexpress.pl
- PUCZYŃSKI - mała architektura: www.puczynski.pl

EKOFUNDUSZ MOŻE DOFINANSOWAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWE

Ekofundusz dofinansowuje inwestycje w drogi rowerowe. Dofinansowanie to może być kierowane po złożeniu wniosku na działanie w ramach sektora I. Ochrona powietrza. Jednym z priorytetów Ekofunduszu w tym sektorze jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń atmosfery z pojazdów samochodowych w miastach. Złożenie wniosku poprzedza zaproszenie od fundacji, o które wnioskodawca ubiega się wypełniając ankietę wniosku. Zasady działania Ekofunduszu, ankietę oraz

formularze wniosków można znaleźć na stronie internetowej: www.ekofundusz.org.pl. Informacji udzieliła **Pani Małgorzata Netzel** - koordynator projektów w Ekofunduszu z sektora ochrony powietrza.

Centrum Zrównoważonego Transportu oferuje pomoc w przygotowaniu projektu, wyznaczeniu optymalnych tras rowerowych, przeprowadzeniu konsultacji społecznych i przygotowaniu wniosku.

ZMIANY W CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Miło nam poinformować, że w styczniu b.r. do Centrum Zrównoważonego Transportu dołączyli Stanisław Biega oraz Marek Szpisko, znani specjaliści w zakresie transportu kolejowego, od kilku lat koordynujący pasażerskie przewozy kolejowe w województwie opolskim. Warto zajrzeć do sieciowego rozkładu jazdy i porównać efekty ich pracy (wysoka częstotliwość, kursy w takcie, w porach dogodnych dla pasażerów, a nie w nocy). Witamy w ekipie CZT i życzymy nowych sukcesów!

Obecnie zespół CZT wygląda następująco :



Krzysztof Rytel

dyrektor CZT,
społeczny rzecznik
niezmotoryzowanych



Stanisław Biega

dyrektor projektu
kolejowego



Aleksander Buczyński

koordynator d/s dróg
rowerowych



Wojciech Szymalski

analityk



Marek Szpisko

specjalista d/s kolei

oraz liczni współpracownicy i wolontariusze

OFERUJEMY: konsulting kolejowy, badania frekwencji, projektowanie i wdrażanie rozkładów jazdy, opracowania komunikacyjne, koncepcje dróg rowerowych, przygotowanie wniosków, konsultacje społeczne

Aktualnie CZT realizuje następujące projekty:

- Koordynacja komunikacji kolejowej w Województwie Opolskim na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego
- Konsultacje społeczne modernizacji linii kolejowej E – 59 (Wrocław – Poznań) na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Koncepcja tras rowerowych dla dzielnicy Warszawa – Ursus
- Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych z dotacji Fundacji im. Batorego
- Witryna internetowa Trasy Rowerowej Polski Egzotycznej z dotacji UNDP - GEF

Biura CZT:

- **w Warszawie:**
ul. Nowogrodzka 46/6
00-695 Warszawa
tel/fax: 0-22 6217777
- **w Opolu:**
ul. Damrota 10/7
45-064 Opole
tel: 0-77 4418081, 2, 3, w. 345

Stanisław Biega

ROSNA WPŁYWY Z PRZEWOZÓW REGIONALNYCH NA OPOLSZCZYZNIE

Od 2002 r. przy udziale Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Województwie Opolskim, prowadzonego przez Stanisława Biegę i Marka Szpisko, została zmieniona oferta kolei regionalnych w województwie. Podstawą jej wdrożenia był opracowany przez koordynatora Zintegrowany System Kolejowych Rozkładów Jazdy. Zmiany rozkładu polegały na wprowadzeniu ruchu cyklicznego na liniach magistralnych, korekcie pór kursowania, ograniczaniu terminów kursowania w dni wolne na rzecz uruchamiania nowych pociągów w dni robocze lub szkolne.

Wprowadzana oferta charakteryzowała się wzrostem liczby kursów w międzyszczytce, rezygnacji z kursów w godzinach skrajnych (przed 5-ą rano i po 21-ej). Zmianom towarzyszyły dokładne i powtarzane cyklicznie badania potoków w pociągach, które pozwalały ocenić wpływ zmian na liczbę pasażerów. Na taką skalę proces ten został wprowadzony tylko w województwie opolskim. Pierwszy rozkład jazdy, który systemowo podchodził do oferty przewozowej został wprowadzony w grudniu 2002 r. Na takich liniach jak Opole-Nysa oferta została całkowicie przebudowana. Dla przykładu pierwszy pociąg jadący z Nysy do Opola na 5.30,

dokończenie na str. 15

URSYNÓW DAJE PRZYKŁAD

Częstym argumentem przeciwko budowie dróg rowerowych jest przykład już wybudowanych odcinków, na których trudno spotkać jakiegokolwiek rowerzystę.

Najczęściej takie przykłady to krótkie odcinki z nikąd do nikąd. Nic zatem dziwnego, że nie są atrakcyjne dla rowerzystów. Prawdziwy ruch na drogach rowerowych zaczyna się, gdy powstaje cała sieć, albo chociaż jej załączek. Ale czy nie jest to tylko teoria? Czy w warunkach polskich dobrze zaplanowana i wykonana sieć dróg rowerowych znajdzie odpowiednią liczbę użytkowników, uzasadniającą poniesione nakłady? Są już miejsca, gdzie można się przekonać, że odpowiedź jest twierdząca.

Szkielety sieci rowerowych istnieją już w Gdańsku i Krakowie. W Warszawie trudno jeszcze mówić o sieci, ale w przypadku niektórych dzielnic już tak. Najbardziej zrównoważoną dzielnicą jest Ursynów, a właściwie jego główna część, zabudowana osiedlami mieszkaniowymi - uchodzącymi na rynku nieruchomości za "dobrą okolicę"

Spójna sieć dróg rowerowych na Ursynowie, jest wynikiem konsekwentnej realizacji programu budowy infrastruktury



rowerowej od 1996 roku przez gminę, a potem dzielnicę. Warto dodać, że budowa 2-3 km dróg rowerowych rocznie była praktycznie niezauważalna w budżecie ponad 150-tysięcznej dzielnicy.

Dzisiaj ruch na drogach rowerowych jest imponujący, czego dowodem są zamieszczone zdjęcia. Były one wykonywane w dzień roboczy w południe.



wg: www.wir.most.org.pl, aktualizacja: Wojciech Szymalski

ROSNA WPŁYWY Z PRZEWÓZÓW REGIONALNYCH NA OPOLSZCZYZNIE

został przesunięty na 7.32 w Opolu, pojawiło się nowe połączenie o 10.36 z Nysy, którego nie było w podobnej porze od kilkunastu lat, z Opola w drogę powrotną zamiast przed 21-ą pojechał pociąg o 15.13 i pojawił się pociąg z Opola do Nysy o 13.05. Zakres zmian w ofercie był niespotykany na sieci PKP, gdzie zmiany zdążyły w jednym kierunku, zawieszania przewozów.

W lipcu 2003 r. w ramach tzw. planu naprawczego PKP zawieszeniu uległy tylko kursy w godzinach skrajnych, przewożące niske ilości pasażerów. W grudniu 2003 r. i lutym 2004 r. oferta została udoskonalona poprzez likwidację odstępstw od cyklu na linii E30 (Wrocław - Opole - Gliwice). Pojawiły się kursy szczytowe z Brzegu i Kędzierzyna do Opola, które zapewniły w szczycie porannym kursy nawet co 30 minut. Liczba połączeń Opole - Kędzierzyn osiągnęła najwyższy poziom w historii, mimo, że pociągi przestały kursować o 21, czy 23-ej, jak to miało miejsce przez dziesiątki lat. Równolegle opolskie PKP na wniosek samorządu i koordynatora było pionierem we wprowadzaniu kursowania krótszych składów, co wielokrotnie było podawane jako przykład zniechęcający pasażerów do korzystania z kolei, z uwagi na fakt, występowania dużego tłoku w godzinach szczytu. Jednak takie kroki prowadziły do ograniczania kosztów prowadzenia pociągów i spadku liczby przestępstw w pociągach. W momencie rozpoczęcia pracy Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Województwie Opolskim 100% pociągów złożonych z EN57 kursowało w zestawieniu podwójnym, na linii Nysa - Opole i Kędzierzyn Koźle - Nysa - Kamieniec wszystkie pociągi złożone były przynajmniej z 4 wagonów bhp. Obecnie praca przewoźowa z wykorzystaniem zespołów ezł dla pojedynczego EN57 wynosi ponad 90%. Na liniach spalinyowych obok autobusu szynowego zakupionego przez samorząd, kursują pociągi tylko z dwoma wagonami. Pokazuje to tylko skalę zmian, jakie obok oferty przewoźowej, przeżyły przez te 3 lata kolej regionalne w województwie opolskim.

Powyższe prace organizacyjne były podejmowane przy niezmienionej pracy eksploatacyjnej w województwie, która wynosiła cały czas ok. 3,1 mln pociągów rocznie. Dodatkowo zmianom w ofercie towarzyszyły dwa negatywne, z punktu widzenia marketingu przewozów, procesy. Po pierwsze trwająca modernizacja linii E30 powodowała narastające w okresie 2003-2004 r. opóźnienia pociągów i zmiany rozkładu jazdy na czas zamknięcia torowych (szczyt liczby spóźnień w październiku 2004 r.). Dodatkowo na wielu liniach wydłużyły się czasy jazdy pociągów m.in. na odcinkach Nysa - Opole (o 8 minut), Kluczbork - Wrocław, Opole - Częstochowa.

Uporządkowanie oferty, dostosowanie jej na do zmieniających się potrzeb komunikacyjnych ludności (np. wzrost znaczenia przewozów fakultatywnych) były operacją pionierską w Polsce w pasażerskim kolejowym, ruchu regionalnym i jak do tej pory pozostającą wyjątkiem na sieci PKP. **Jednak po dwóch latach od**

zapoczątkowania tego trudnego procesu reorganizacji oferty kolei na Opolszczyźnie należy uznać ją za sukces. I to sukces wymierny, gdyż potwierdzony rosnącymi wpływami z ruchu osobowego w kasach biletowych. O ile w latach 2002-2004 spadek przychodów w skali PKP PR wynosił ok. 6% rocznie (czyli ok. 13% przez dwa lata), w województwie opolskim proces ten nie miał miejsca. Więcej, przychody z przewozów regionalnych z wpływów w kasach wzrosły o ponad 13%

Najbardziej spektakularny wzrost przychodów zanotowano w kasach miast-satelit Opola: w Zdzeszowicach (o 26%), Lewinie Brzeskim (24%), Ozimku (20%), czyli miastach położonych na liniach, gdzie wprowadzono ruch cykliczny w szczycie co godzinę, poza szczytem co dwie.

Jeszcze większy wzrost przychodów wystąpił na mniejszych stacjach: w Przeczu (64%) i Łosiosie (80%), Dąbrowie (90%) oraz Opolu Zachodnim (61%) na odcinku Brzeg - Opole. Podstawowe zmiany w ofercie na tej linii polegały na wprowadzeniu z Opola połączeń w dni szkolne

o 11.50 i 15.20 (od II 2004 r.), codziennie o 13.50, 18.46 (od XII 2003 r.), i 16.50 (od XII 2002 r.), przy likwidacji kursów po 21-ej i 4.50. Podobne zmiany wprowadzono w przeciwnym kierunku, gdzie zamiast kursu po 22-ej z Wrocławia, pojawiły się kursy rano z kierunku Brzegu do Opola (na 7.39, 9.09, 10.09) i w ciągu dnia (na 13.09). Przychody w kasach poza węzłami wzrastały także dzięki korekcie pór otwarcia kas na wygodne dla klientów. Jednak nie tłumaczy to wzrostu przychodów na obszarze całego województwa.

Wzrost przychodów zanotowano mimo zawieszenia w lipcu przewozów na linii Nysa-Głucholazy Zdrój, znacznego

ograniczenia oferty na linii Kluczbork - Fosowskie, Zawadzkie - Tarnowskie Góry. Do-datkowo pogorszeniu uległy niektóre połączenia na styku z innymi województwami (np. z Kluczborka w kierunku Poznania), które zostały zerwane poza obszarem Opolszczyzny, co na pewno zmniejszyło przewozy w dłuższych relacjach.

Zmiana oferty przewoźowej jest działaniem organizacyjnym, które nie wymaga żadnych nakładów inwestycyjnych na tabor czy infrastrukturę. Koszty, które poniosło z tego tytułu województwo opolskie przez 3 lata wyniosły poniżej 300 tys. zł (koszty Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej).

Niezależnie od prac nad ofertą przewoźową i jej wdrożeniem, koordynator, prowadził na bieżąco badania potrzeb pasażerskich (frekwencje), jak również konsultacje z przewoźnikiem na temat obiegu składów i ich wielkości.

Roczny wzrost przychodów z ruchu regionalnego w wyniku dokonanych zmian należy szacować w tym okresie na ponad 5 mln zł - łącznie z dotacjami do ulg ustawowych (bez dotacji samorządowej). Dodatkowo należy doliczyć do tego znaczne oszczędności w kosztach uruchamianych pociągów, które tylko w skali jednego roku wyniosły ponad 6 mln zł, a które wdrożono na skutek pracy Biura.



7 lutego 2005. Pierwszy od pięciu lat pociąg z Brzegu wjechał na stację Nysa (Fot. Bartłomiej Biłko)

KOLEJNE AUTOBUSY CNG W POLSCE

Pod koniec 2004 roku o kolejne używane autobusy CNG wzbogaciły się Dolnośląskie Linie Autobusowe z Wrocławia. Łącznie posiadają w swoim parku osiem autobusów gazowych, w tym m.in. trzy autobusy przegubowe Neoplan N4021 CNG oraz lokalny autobus Neoplan Transliner N316Ü. Ponadto w drugiej połowie stycznia przekazało kolejne pięć autobusów gazowych Jelcz M125M/4 Vecto dla MPK Rzeszów. W konsekwencji liczba autobusów CNG w Polsce wzrosła do 60 sztuk.



Autobus napędzany sprężonym gazem ziemnym Irisbus Agora GNV, testowany na warszawskiej linii autobusowej 150 Mariensztat – Szczęśliwiec (PD)

znany wielu europejskim przewoźnikom (m.in. z Aten i Paryża) nisko-podłogowy autobus miejski długości 12 metrów. W Polsce Agora GNV; podobnie jak gazowe autobusy Jelcza,

Rychło zostaną rozpisane kolejne przetargi na dostawę autobusów gazowych dla Radomia, Rzeszowa. Do zakupu znacznej liczby autobusów zasilanych gazem ziemnym przymierza się też łódzkie MPK. Z kolei w Warszawie ocenę potencjalnego zastosowania autobusów gazowych w stołecznej komunikacji miejskiej planowano przedstawić pod koniec 2004 roku. W praktyce okazało się, że dopiero w styczniu 2005 roku przystąpiono do zbierania niezbędnych informacji, więc termin prezentacji wyników badań i ewentualnego zakupu „gazowców” jest obecnie trudny do przewidzenia.

Mimo to zauważalnie wzrosło zainteresowanie kolejnych producentów coraz intensywniej rozwijającym się rynkiem autobusów gazowych. Jeszcze pół roku temu tylko jeden, a obecnie już trzech producentów autobusów CNG zamierza oficjalnie walczyć o polskiego klienta, tj. Irisbus, Jelcz oraz Solaris.

To nie koniec. Na horyzoncie pojawili się być może nowi gracze. Wybrani przewoźnicy mieli sposobność testowania autobusu gazowego firmy MAN oraz czeskiego producenta, firmy SOR. MAN wypożyczył do testów nisko-podłogowy autobus 15-to metrowy MAN NL 313 CNG, a czeska firma 12-to metrowy autobus niskowejściowy SOR BN 12 Ekobus. Zapowiada się więc ciekawa rywalizacja.

Gazowiec Irisbusa

W ostatnim czasie międzynarodowy koncern Irisbus wprowadził do oferty na rynek polski autobus Irisbus Agora GNV. Jest to dobrze

Solarisa, MAN-a czy SOR-a; była wypożyczana przewoźnikom w celu lepszego zapoznania się z pojazdem, jak i ukrytymi w nim technologiami. Testowały go przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej z Tarnowa, Rzeszowa oraz, w ostatnim tygodniu stycznia, warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe.

Autobus Agora GNV prezentuje się interesująco tak pod względem stylistyki nadwozia, jak i oferowanych parametrów technicznych. Może jednorazowo przewieźć 86 osób, czyli o 14 mniej niż odpowiednik napędzany na ropę. Ograniczenie liczby przewożonych pasażerów jest oczywiście wynikiem dodatkowej masy, jaką stanowią dachowe butle gazowe. Sercem pojazdu jest włoski silnik IVECO CURSOR 8 CNG o mocy 200 kW, spełniający normy emisji spalin EURO 4. Na niekorzyść autobusu należy ocenić niską jakość zastosowanych komponentów wnętrza oraz samo wykończenie pojazdu, odstające od wielu produktów konkurencji.

Irisbus pierwszym gazowcem

Niestety w wielu artykułach prasowych (m.in. w Super Expresie z 24 stycznia 2005 roku), w momencie prezentacji autobusu Agora GNV w Warszawie pojawiły się, mówiąc eufemistycznie - nieścisłości, gdyż określono autobus Irisbusa mianem pierwszego autobusu gazowego pokazanego w Warszawie, jak i w ogóle w Polsce. Oczywiście nie jest to prawda. Podobny pojazd firmy Jelcz już we wrześniu 2003 roku mogli oglądać kielczanie, a sami warszawiacy w lutym



Autobusy CNG w Polsce na 31.01.2005

Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6,
00 - 695 Warszawa,
tel/fax.: 0-22 6217777
zielone.mazowsze@neostrada.pl
www.fz.eco.pl/czt
redaktor naczelny: Krzysztof Rytel
sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski
skład: Lidia Głowacka, Krzysztof Rytel

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

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

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

● Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych, zainteresowanych otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt. Nakład 1500 egz. Zdjęcia: Marcin Hyła, Aleksander Buczyński, Przemysław Dobrosławski, Jarosław Prasol, Krzysztof Rytel, Wojciech Szymalski, Monty Python.



Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym razie stanowiska Unii Europejskiej.

