

Zielone Światło



Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu NR 5 zima 2005 KWARTALNIK

ISSN 1733 - 8700

W NUMERZE

Temat Numeru:
TONĄCY DOTACJI
SIĘ CHWYTA

Raport CZT o PKP Przewozy Regionalne - str. 1

KOLEJ:

Dostęp do torów coraz droższy - str. 1

Doniesienia kolejowe - str. 4
Radio Erewań 2 - str. 13

NASZ FELIETON:

Liberalizm Zły i Dobry - str. 7

ROWERY:

Rozwój sieci dróg rowerowych na terenie miasta Gdańska - str. 8

Ursus: Koncepcja sieci tras rowerowych - str. 11

KOMUNIKACJA PUBLICZNA:

Googler - str. 14
Towarowy transport miejski - str. 14

Zielone światło dla autobusów CNG w Warszawie - str. 15
Jednotorowe linie tramwajowe - str. 15

Biuletyn CZT dociera do: posłów, radnych sejmików wojewódzkich i rad miast wojewódzkich, ministerstwa ds. transportu, zarządów urzędów marszałkowskich, zarządów kilkudziesięciu największych miast w Polsce, zarządów i przewoźników komunikacji miejskiej, przewoźników kolei regionalnej, kilkunastu organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw transportowych

Wojciech Szymalski

Dostęp do torów coraz droższy

Jak szumnie zapowiadały władze PKP PLK S.A nowe stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej na 2006 rok miały być średnio o ok. 15% niższe niż w 2005 roku. Być może zauważą tę obniżkę przewoźnicy towarowi, ale pasażerscy nie mogą się jej dopatrzeć. W każdym razie zarówno Koleje Mazowieckie, SKM w Trójmieście, jak i PKP Intercity już odczuły faktyczną podwyżkę cen. Niestety podwyżce nie towarzyszy poprawa stanu infrastruktury.

ciąg dalszy na stronie 6

Wojciech Szymalski, Krzysztof Rytel, Stanisław Biega

Tonący dotacji się chwyta

Nowy raport CZT nt. dotacji do PKP Przewozy Regionalne

Od kiedy nowa ustawa o transporcie kolejowym nałożyła na samorządy wojewódzkie obowiązek organizowania i dotowania pasażerskich przewozów kolejowych, co roku odgrywany jest za sprawą PKP Przewozy Regionalne kolejny odcinek serialu o pociągach do odwołania. W 2006 roku przed 1 kwietnia będziemy prawdopodobnie świadkami kulminacyjnego odcinka. PKP Przewozy Regionalne ogłosiło bowiem rozkład jazdy 2005/6 w dwóch częściach. Pierwsza obowiązuje w ciągu całego roku, a druga w postaci 1167 pociągów skończy się 31 marca, jeśli Urzędy Marszałkowskie nie dadzą PKP PR oczekiwanej kwoty dotacji. Czy na bezkarny szantaż państwowego monopolisty, jakim niewątpliwie w większości województw jest PKP PR, nie ma żadnej rady? Centrum Zrównoważonego Transportu przygotowało szczegółowy raport, pokazujący sposób działania PKP PR i ujawniający wiele nieprawidłowości. Zawarte w raporcie informacje okazały się na tyle alarmujące, że CZT zdecydowało się skierować go do NIKu z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli.



Dzięki działalności specjalistów CZT kolej regionalna na Opolszczyźnie przewozi o 15% więcej pasażerów niż w 2002r., przy spadku w skali kraju o 20%

W 2006 Roku CZT
życzy wszystkim sukcesów

- koordynowanie przewozów kolejowych
- kontrola frekwencji i przychodów przewoźników
- koncepcje przewozów i linii, wznowienia ruchu
- konsultacje społeczne
- koncepcje dróg rowerowych

dokończenie ze strony 1

Ile faktycznie domaga się PKP PR od samorządów?

Z raportu dowiadujemy się m.in. ile pieniędzy rzeczywiście domagają się na 2006 rok PKP Przewozy Regionalne od samorządów. Pamiętajmy, że 14 grudnia 2005 roku prezes Ruta podał, że PKP PR prognozuje deficyt przewozów regionalnych na 600 mln zł i tyle potrzebuje dofinansowania. Tabela z oczekiwanymi dotacjami wg informacji samorządów na dzień 3 stycznia 2006 pokazuje, że spółka próbuje uzyskać prawie 200 mln zł więcej niż przewiduje straty z przewozów.

PKP Przewozy Regionalne oczekują w 2006 roku, że spełni się sen wpisany w ustawę o restrukturyzacji i komercjalizacji PKP i dostaną wreszcie 800 mln zł za przewozy regionalne, 150 mln zł za przewozy międzywojewódzkie i 35 mln zł za międzynarodowe. W sumie blisko 980 mln zł. CZT zwraca uwagę, że PKP domaga się 800 mln zł dotacji, która została wyliczona dla przedsiębiorstwa działającego w zakresie przewozów regionalnych w całym kraju. Obecnie jednak PKP powinno zrezygnować z roszczeń przynajmniej do 130 mln zł, z uwagi na oddzielenie się spółki Koleje Mazowieckie obsługującej Mazowsze. Ponadto obecnie spółka wykonuje o 23% mniejszą pracę przewozową i przewozi o 48% mniej pasażerów niż w roku 2000 kiedy uchwalono ustawę. Rzeczywiste kwoty kosztów i przychodów, będących podstawą wyliczenia dotacji, podawane Urzędowi marszałkowskiemu przez PKP Przewozy Regionalne różnią się rok do roku, lub nawet miesiąc do miesiąca tak znacznie, że budzi to uzasadnione zaniepokojenie o ich wiarygodność. Raport przytacza wiele przykładów.

Województwo Zachodniopomorskie podpisało z PKP PR umowę na 2005 rok z kosztami na poziomie 73 mln zł. Ale już w połowie roku okazały się one nierealne - raport za pierwsze półrocze został odrzucony przez władze województwa z powodu kosztów większych, niż przewidziane o 15% na szacowanym poziomie za cały rok w wysokości 84 mln zł. Tymczasem w tym województwie od lutego kursują zamiast ciężkich składów niemieckie

szynobusy w liczbie aż 7 szt. Oszczędzają one PKP PR 50% kosztów dostępu do infrastruktury oraz ponad 50% kosztów paliwa. CZT prognozuje, że PKP podało niższe przychody w każdym województwie i podobnie koszty mają wzrosnąć w 2006 roku, przez co mitem byłoby podane 15 listopada przez władze spółki obniżenie kosztów za pockm z 21,88 zł do 20,43 zł (-6,6%).

Z kolei przychody PKP Przewozy Regionalne wykazuje w każdym województwie niższe, niż zawarte w umowach z samorządami. CZT zdobyło dane o prognozowanych przychodach na 2005 rok PKP PR w pięciu województwach: Zachodniopomorskim, Kujawsko-Pomorskim, Opolskim, Małopolskim i Lubuskim. W każdym z tych województw PKP wykazuje przychody niższe niż prognozowane na początku roku i zapisane w umowach. Na przykład w Opolskiem niższe o mln zł (25 mln zł zamiast 27 mln zł).

Pocrap pomaga wykazać większe deficyty w regionach

Szczególną rolę w braku przejrzystości finansów PKP PR CZT przypisuje programowi księgowemu Pocrap, który spółka triumfalnie wdrożyła pod koniec 2004 roku. Program księgowy operuje wskaźnikami rozdzielając przychody i koszty spółki ogółem na poszczególne rodzaje przewozów według tych wskaźników. Przy czym wskaźnik podziału przychodów pomiędzy przewozy międzywojewódzkie i regionalne jest dla przewozów regionalnych niższy niż wskaźnik podziału kosztów. **Oznacza to, że część deficytu powstałego na przewozach międzywojewódzkich jest wykazywana jako deficyt powstały na przewozach regionalnych i przedstawiana samorządom do sfinansowania.** Co więcej stosowanie wskaźników oznacza, że PKP Przewozy Regionalne nie prowadzi oddzielnej księgowości dla przewozów regionalnych i międzywojewódzkich, co jest podstawowym warunkiem otrzymywania dotacji do przewozów zarówno wg prawa polskiego (art. 41, ust. 5 p. 1, UoTK z dnia 23 marca 2003 roku z późn. zmianami) jak i unijnego (art. 1, ust.

5a rozporządzenia Rady nr 1191/69 z 16 czerwca 1969 r.).

W każdym razie PKP PR nie ujawnia dotującym go samorządom danych opartych na osobno zaksięgowanych zdarzeniach gospodarczych przypisanych wyłącznie do prowadzonej działalności służby publicznej w danym województwie. Na przykład we wrześniu samorząd opolski wystąpił o przedstawienie materiałów dotyczących kosztów i przychodów ponoszonych w województwie i nie uzyskał ich do końca roku. Oficjalnie przewoźnik nie odpowiedział na monity w tej sprawie. W dn. 6 stycznia pełnomocnik zarządu p. Genowefa Ładniak powiedziała, że zarząd odmówił przedstawienia dokumentów, o które wnioskował samorząd m.in. poleceń księgowania ze sprzedaży biletów i ich pochodnych. W efekcie za 2004 i 2005 r. samorząd nie otrzymał oficjalnie żadnych danych, które by pozwoliły zweryfikować dane przedstawione przez przewoźnika.

Ponadto wskaźniki dla programu Pocrap są ustalane uchwałą zarządu PKP Przewozy Regionalne. Co więcej za pomocą uchwały zarządu ustalane są także koszty

Dolnośląskie	78 000 000,00 zł
Kujawsko-Pomorskie	70 300 000,00 zł
Lubelskie	36 618 000,00 zł
Lubuskie	29 058 835,28 zł
Łódzkie	49 900 000,00 zł
Małopolskie	74 048 373,00 zł
Podkarpackie	42 000 000,00 zł
Podlaskie	27 000 000,00 zł
Pomorskie	68 000 000,00 zł
Opolskie	35 369 000,00 zł
Śląskie	107 292 000,00 zł
Świętokrzyskie	10 152 000,00 zł
Warmińsko-Mazurskie	40 000 000,00 zł
Wielkopolskie	83 000 000,00 zł
Zachodniopomorskie	37 000 000,00 zł
Suma	787 738 208,28 zł

Dotacja do przewozów wymagana od Urzędów Marszałkowskich przez PKP Przewozy Regionalne na 2006 rok (Stanisław Biega, Wojciech Szymalski)

Dyskryminacja wśród zarządców infrastruktury kolejowej

9 grudnia 2005 odbyła się konferencja prasowa zarządców infrastruktury kolejowej spoza grupy PKP. Wzięli w niej udział przedstawiciele takich spółek jak: PCC-Śląskie Linie Kolejowe, Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. z Rybnika, Kopalnia Piasku Kotłarnia S.A., CTL Maczki Bór S.A. Głównym powodem konferencji były kontrowersje, które od kilku już lat są powodem nierozstrzygniętych procesów sądowych wymienionych spółek, związanych z naliczaniem tym zarządom kolejowym przez samorządy podatku od nieruchomości, podczas gdy wobec PKP PLK S.A. nie wysuwane są takie roszczenia. Tymczasem art. 8 ustawy o transporcie kolejowym mówi, iż grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Sprawa nie jest jednak tak prosta i opiera się o ustawę opodatkowania opłat lokalnych, gdzie znalazło się uściślenie ww. zapisu, ograniczające zwolnienie podatkowe do infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie na potrzeby publicznego transportu kolejowego (art. 7, ust. 1, p. 1). Przedstawiciele dyskryminowanych firm zgodnie twierdzą, że ponieważ udostępniają swoją infrastrukturę każdemu przewoźnikowi, spełniają warunek publicznego jej udostępnienia. Jednakże według obecnego na spotkaniu przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego chodzi o fakt, czy ta infrastruktura wykorzystywana jest wyłącznie na cele publiczne. Sprawa dotyczy niebagatelnego kwotu np. w przypadku Kopalni Piasku Kotłarnia rzędu 2 mln złotych rocznie. Zarządcy infrastruktury spoza Grupy PKP zapowiadają interwencję w tej sprawie w Komisji Europejskiej i oczekują zmian prawnych, które ostatecznie rozstrzygną obecne kontrowersje.

Krzysztof Celiński prezesem PLK

W dniu 13 grudnia 2005 na Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu PLK S.A. zmieniono skład Rady Nadzorczej spółki oraz Zarządu. W Radzie Nadzorczej odwołano 5 członków: Wojciecha Paprockiego, Andrzeja Żebrowskiego, Annę Żmudę-Bednarczyk, Ewę Szczepańską i Krzysztofa Siwkę, a powołano 4 nowych: Bogusława Kapcia na nowego przewodniczącego, Wojciecha Kwiatkowskiego, Jerzego Kowalczyka, Piotra Podgórskiego. Z kolei z zarządu spółki odwołano Tadeusza Augustowskiego oraz Krzysztofa Groblewskiego, powołując w zamian Krzysztofa Celińskiego i Zbigniewa Zarychtę. Powołanie Krzysztofa Celińskiego na prezesa budzi spore obawy o przyszłość PLK S.A. Wymieńmy jego dotychczasowe dokonania. Za czasów rządów AWS był prezesem PKP S.A. W czasie kierowania tą olbrzymią firmą wymagającą zdecydowanej reformy, nie zdobył się na podjęcie

Koszty budzą wątpliwości

W momencie wdrożenia Pocrapu PKP PR przedstawiło samorządom nowe stawki kosztów prowadzenia pociągów. W większości województw były one wyższe o ponad 20% od dotychczasowych (przy 2% inflacji!). Nie wiemy dlaczego na PKP PR koszty miałyby tak nagle wzrosnąć. Można się tylko domyslać, że był to raczej kolejny trik mający na celu wykazanie wyższego deficytu i otrzymanie większych dotacji. Zdumienie budzą wysokości niektórych pozycji – np. w województwie opolskim koszt eksploatacji szynobusu (bez wynagrodzeń obsługi) wyniósł 4,47 zł/km, przy koszcie paliwa ok. 1,20 zł/km, koszt dostępu do torów niekiedy nawet 3,79 zł/km, podczas gdy cennik PKP PLK podawał 2,60 zł/km, a koszty napraw szynobusu (nowego - na gwarancji!) 0,27 zł/km (rocznie ok. 70 tys. zł).

Nic dziwnego, że prezes Leszek Ruta, nie widzi możliwości zmniejszenia kosztów firmy, o czym często informuje media („Obecnie proste sposoby obniżenia kosztów już się wyczerpały”). **Koszty zarządu, a więc m.in. wynagrodzenia jego członków ustalono bowiem, jako marżę w wysokości 2,75% od kosztów wykonywania przewozów. Taka konstrukcja doskonale motywuje zarząd do generowania coraz wyższych kosztów!!!**

Dziesiątki sposobów zmniejszenia kosztów lub zwiększenia wpływów może za to podać każdy konduktor, maszynista, a nawet pasażer spółki. Wystarczy spojrzeć na wykorzystanie autobusów szynowych, które zużywają kilkukrotnie mniej paliwa niż pociągi lokomotywowe, a stawka za korzystanie z torów jest ponad dwukrotnie niższa. Pojazdy te powinny jeździć bez przerwy cały dzień, zwłaszcza kiedy są jeszcze na gwarancji. Możliwe jest uzyskanie nawet ponad 900 km dziennego obiegu. Tymczasem w takich województwach jak Wielkopolskie, Dolnośląskie, Podlaskie szynobusy wykonują zaledwie 200 km dziennie. Podobna jest efektywność wykorzystania zmodernizowanego taboru. W województwie opolskim 3 szynobusy nadzorowane przez samorząd wykonują 18% pracy przewozowej w całym województwie, a 8 zmodernizowanych eż w wyłącznej dyspozycji zakładu PR wykonuje jedynie ok. 11% pracy przewozowej.

Wiele można także podać przykładów absurdów w rozkładzie jazdy, kiedy pociągi przyjeżdżają rano tuż po pełnej godzinie, albo w ogóle nie ma pociągu na ósmą do pracy, a jak jest, to nie ma powrotu po 14. (szkoły), czy 16., pociągi nie mają skomunikowań. A są to właśnie niewykorzystane proste sposoby zwiększenia przychodów.

Wnioski z raportu

Obecna praktyka związana z dotowaniem regionalnych przewozów kolejowych jest niezdrowa. Z punktu widzenia interesu publicznego jest ona nie do zaakceptowania z następujących powodów:

1. Finanse PKP PR nie są przejrzyste i to w stopniu najprawdopodobniej naruszającym prawo. Co roku wprowadzane są jakieś istotne zmiany, w efekcie których dane z poszczególnych lat nigdy nie są całkowicie porównywalne. CZT uważa nawet, że od 1989 roku na kolei nie zaszła żadna istotna restrukturyzacja, a wszelkie zmiany mają z jednej strony charakter działań pozorowanych, a z drugiej mają uniemożliwić jakiejkolwiek porównania i rozeznanie się w działaniach zarządów firmy przez osoby z zewnątrz.
2. Wysokości żądanych, a nawet rozliczanych dotacji nie są należycie udokumentowane, a wszystko wskazuje na to, że są mocno zawyżone.
3. Przedsiębiorstwo uzależniło się od dotacji, a cała strategia jego zarządu jest oparta na maksymalizacji pozyskiwanych dotacji, a więc na osiągnięciu jak najwyższego deficytu z działalności podstawowej. Ustalił on sobie nawet prowizję od osiągniętych kosztów, co jest ewenementem gospodarczym, bo zwykle jest ona ustalana od przychodów lub zysków firmy. W tej sytuacji nie jest on zainteresowany jakąkolwiek racjonalną gospodarką, czego przejawy zauważają nawet laicy.

Raport jest dostępny na stronie internetowej www.czt.zm.org.pl w dziale Raporty.

rząd zamierza spłacać z pieniędzy podatników. Później zarządzał Metrem Warszawskim. Nie udało mu się złożyć w terminie wniosku do funduszy strukturalnych na zakończenie budowy pierwszej linii, przez co straciło ono praktycznie pewną, kilkuset milionową dotację. Był też członkiem Rady Nadzorczej Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, które to przedsięwzięcie, jak na razie okazało się raczej niewypałem. Do czterech razy sztuka?

Nowe szynobusy KM

6 grudnia br. Koleje Mazowieckie otrzymały świadectwo dopuszczenia do ruchu sprowadzonych z Niemiec używanych szynobusów typu VT627 i VT628. Do 31 marca 2007 r. jest to świadectwo warunkowe, co oznacza, że szynobusy będą mogły jeździć z prędkościami

nie większymi niż 80 km/h (ich prędkość maksymalna 120 km/h). Jednak na trasach Tłuszcz - Ostrołęka (ograniczenie prędkości do 60 km/h), czy Nasielsk - Sierpc nie ma to większego znaczenia. Jedyne pomiędzy Radomiem a Drzewicą, gdzie dopuszczona jest prędkość 100 km/h, ograniczenie nałożone przez Urząd Transportu Kolejowego wydłuży czas jazdy.

Niemieckie szynobusy, choć mają 23-24 lata, prezentują się znacznie lepiej od obecnie używanego w kraju taboru. Jazda jest cicha i spokojna, dzięki podwójnemu systemowi amortyzacji, w Polsce stosowanemu jedynie w pociągach klasy IC i EC. Pociągi umożliwiają także jazdę automatyczną, jedynie pod nadzorem maszynisty. No i przede wszystkim zużywają kilkukrotnie mniej paliwa niż tradycyjne lokomotywy.

Szynobusy od 11 grudnia będą jeździły na trasie Tłuszcz - Ostrołęka. Ich wejście na linię Nasielsk - Sierpc i Radom - Drzewica jest planowane na początek lutego 2006. Kursy na tych liniach zostały już wpisane do rozkładu jazdy, ale oznaczono je komentarzem: kursuje po ogłoszeniu.

Padło także ciekawe zapewnienie, że za pomocą szynobusów planowane jest uruchomienie połączenia z Kutna przez Płock do Sierpca. W lecie być może pojedziemy też szynobusami do Zegrza. Trzymamy kciuki za te plany!

PKP Przewozy Regionalne otwarcie blokuje regionalizację

Choć PKP Przewozy Regionalne oficjalnie deklarują, że są za regionalizacją kolei, to od prawie roku od powstania Kolei Mazowieckich nie powstała żadna nowa spółka samorządowo-kolejowa. Tymczasem biznesplan takich spółek są już gotowe w województwach: Opolskim, Kujawsko-Pomorskim i Podkarpackim. Wielkopolska właśnie ogłosiła przetarg na nowy biznesplan spółki Koleje Wielkopolskie - bo poprzedni uległ dezaktualizacji.

Ale 11 października 2005 na Podkarpaciu, podczas negocjacji warunków regionalizacji w tym województwie sędzia Marka Nitkowskiego z zarządu PKP PR potwierdziły to, co można było podejrzewać od początku roku - PKP PR blokuje regionalizację. Marszałek województwa, Leszek Deptuła zapytał publicznie: "Czy zarząd spółki jest zdeklarowany, jak nam to wielokrotnie oznajmiał o powołaniu spółki razem z samorządem województwa?". Nitkowski wymijająco oświadczył - w momencie kiedy do powstania spółki brakowało już tylko kilku podpisów, że spółki samorządowo-kolejowej nie można utworzyć od tak, jak to się robi w innych krajach. Wcześniej negocjatorzy PKP PR stwierdzili otwarcie, że wolą sami wozić pasażerów, w dodatku wyremontują



wysiadająca z szynobusu Halina Sekita (OJ)



(WS)

tabor, jeśli samorząd dołoży 30 mln do dotacji przewozowej w przyszłym roku. Samorząd województwa słusznie uważa, że lepiej utworzyć spółkę i mieć pełną kontrolę nad jej ofertą, kosztami i przychodami. Pamiętamy, że jeszcze w maju tego roku PKP Przewozy Regionalne postawiły Urząd Marszałkowski pod ścianą żądając dodatkowych 7,3 mln złotych dotacji do przewozów. PKP zawiesiło wtedy czasowo 90 pociągów regionalnych. Władze Podkarpacia nie mogą mieć żadnej gwarancji, że tak samo nie będzie w przyszłym roku, zwłaszcza, że w rozkładzie jazdy pojawiły się liczne pociągi kursujące do odwołania.

Spory o szybką kolej w Polsce

Ledwie pojawiło się hasło budowy w Polsce kolei wysokich prędkości już powstały liczne spory. Najpierw ostro zareagował Poznań, że planuje się linię do Wrocławia, a „pomija się” Poznań. Zdaniem niektórych gazet regionalnych wszystkie linie kolejowe i autostrady w Polsce powinny przebiegać przez Poznań. To nic, że trasa E-20 do Poznania była od wielu lat intensywnie modernizowana i jako jedna z niewielu w kraju (jeszcze tylko CMK i niewielki odcinek E-30 Legnica - Opole) umożliwia przejazd z prędkością 140 – 160 km/h, a przejazd koleją z Wrocławia trwa ponad pięć godzin. Gazety podniosły raban, że Poznań został pominięty. Wywarło nawet presję na wielkopolskich posłów, aby interweniowali.

Zaraz potem podniesiono kolejny alarm, że Wielkopolska została pominięta w projekcie NPRu na lata 2007-13; przewidziano jedynie budowę dwóch dróg ekspresowych. Cóż, Wielkopolska ma obecnie jedną z nielicznych w Polsce zmodernizowanych linii kolejowych i jedną z nielicznych autostrad. Chyba powinna pogodzić się z tym, że kolejne będą budowane w innych regionach, bo przecież Polska nie kończy się na Wielkopolsce.

Jakby tego było mało pojawił się trzeci spór: o środkowy przystanek szybkiej kolei. Jak wiadomo trasa ma mieć kształt litery Y: prowadzić z Łodzi i Warszawy do Kalisza, skąd mają być zbudowane dwie odnogi - pierwsza do Wrocławia, druga do Poznania. Niestety mieszkańcom Ostrowa Wielkopolskiego nie spodobało się, że rozwidlenie i przystanek kolei będzie w Kaliszu. Węzeł kolejowy zawsze był w Ostrowiu. To nic, że liczy 35 tys. mniej mieszkańców od Kalisza, ważna jest tradycja! Kaliszanie łatwo stacji oddać nie chcieli i ruszyli do boju, tym bardziej, że pojawiły się głosy, że szybka kolej w ogóle nie powinna mieć przystanków pośrednich. Ostatnio odbyło się duże spotkanie w tej sprawie, na którym burmistrzowie obu miast doszli do porozumienia: stacja superpociągu ma powstać w polu w połowie odległości między Kaliszem a Ostrowem. Tradycji stanie się zadość: wprawdzie my będziemy mieli daleko, ale oni też.

dokończenie ze str. 1

Wojciech Szymalski

Dostęp do torów coraz droższy

Pierwsza ofiara – Koleje Mazowieckie

Pierwsza poinformowała o wzroście kosztów infrastruktury prezes Kolei Mazowieckich - Halina Sekita na konferencji 8 grudnia 2005. Zaanonsowana podwyżka dla przewoźnika ze stawki 5,19 do 7,35, czyli o 41,6%, nie została szerzej dostrzeżona, gdyż w pierwszym momencie można było sądzić, że przyczyną były tylko uwarunkowania lokalne. Od nowego roku stawki bowiem będą zależeć – i słusznie, od prędkości na linii, a na Mazowszu stan torów jest lepszy niż przeciętnie w kraju. Jednakże trzeba podkreślić, że właśnie na Mazowszu praktycznie na wszystkich liniach prowadzących do Warszawy zwiększono czasy przejazdów z powodu złego stanu torów.

Wystarczy spojrzeć na rozkład jazdy. Na trasie Radom-Warszawa od Radomia do Warki z powodu ograniczeń wprowadzonych przez PKP PLK S.A. pociąg pojedzie aż 8 minut dłużej, niż w rozkładzie jazdy 2004/5. Z Warszawy do Nasielska czas przejazdu wzrósł o 6 minut. Dodatkowe ograniczenie pojawiło się także na linii z Warszawy Wileńskiej do Tłuszcza, gdzie jeszcze 8 lat temu jeździliśmy aż o 16 minut krócej! Według Grzegorza Kucińskiego – członka zarządu KM, właśnie to dodatkowe ograniczenie utrudniło Kolejom Mazowieckim ułożenie rozkładu jazdy przy niskiej ilości posiadanego taboru, co skutkowało nadmiernym tłokiem w pociągach na tej linii w pierwszych dniach obowiązywania nowego rozkładu jazdy. Jednakże warto dodać, że ze Skierniewic do Warszawy pojedziemy jedynie o minutę dłużej tylko dlatego, że Koleje Mazowieckie skróciły postoje na niektórych stacjach. Gdyby tego nie zrobiły, ograniczenia narzucone przez PKP PLK S.A. wymusiłyby podróż dłuższą o 3 minuty.

Na domiar złego PKP PLK S.A nie tylko podniosły Kolejom Mazowieckim opłaty za infrastrukturę i wydłużyły czas jazdy, ale nie potrafiły też zrealizować złożonych w terminie wniosków spółki dotyczących rozkładu jazdy. Przewoźnik złożył wniosek na rozkład cykliczny o stałych końcówkach minutowych, tymczasem PLK wprowadziło tyle wyjątków, że trudno mówić już o rozkładzie cyklicznym, zwłaszcza dalej od Warszawy.

Kolejni poszkodowani

Trudno mówić o spisku przeciwko Kolejom Mazowieckim, kiedy ceny za dostęp do infrastruktury wzrosły także dla przewoźników z Grupy PKP. Na konferencji w dniu 14 grudnia 2005 w Ministerstwie Transportu Budownictwa wzrost stawek za dostęp do infrastruktury potwierdzili przedstawiciele PKP SKM w Trójmieście oraz PKP Intercity. Przy czym dla PKP IC koszt dostępu do torów wzrósł niekiedy aż dwu i pół krotnie! PKP SKM, które nie korzysta tak jak Koleje Mazowieckie i Intercity z uśrednionych stawek PLK, stwierdziło 20% wzrost kosztu dostępu do torów. Według naszych pierwszych ustaleń także PKP Przewozy Regionalne dozna ok. 9% powyżki. Zatem podwyżka w PLK przyczyni się do pogorszenia i tak niekorzystnej sytuacji w zakresie przewozów regionalnych w Polsce. Prawdopodobnie przewoźnicy poproszą o jeszcze wyższe dotacje lub zawieszą kolejne połączenia kolejowe. Mazowiecki Urząd Marszałkowski już zdecydował się podnieść dotację dla Kolei Mazowieckich o ponad 25 mln zł. Innych jednak może już na to nie stać.

Liberalizm zły i dobry



Nawstąpięmuszę jasno zaznaczyć, że zawsze byłem przeciwnikiem neoliberalnej doktryny spod znaku ideologicznego (a faktycznie czysto interesownego) prywatyzowania wszystkiego co się da, w tym naturalnych monopolii. Za poglądy te nawet siedziałem w areszcie w Pradze podczas szczytu Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

W istocie jestem jednak zwolennikiem wolnego rynku, pod warunkiem, że jest on rzeczywiście wolny i równy dla wszystkich. Niestety takich zasad prędkiej doszukamy się na bazarze w Pakistanie niż w stosunkach gospodarczych krajów zachodnich, czy relacjach między tymi krajami, a od nich zależnymi. Tam wbrew propagandzie pełno jest ukrytych dotacji i barier, a cały system od przepisów sanitarnych po nakłady na infrastrukturę i badania służy określonej grupie graczy - ponadnarodowym korporacjom. Kiedy państwo wydaje publiczne pieniądze na infrastrukturę, od razu wiadomo, że prędkiej będzie to autostrada, po której taniej i szybciej korporacje dowiozą towary do swoich marketów, niż hala targowa, w której taniej i estetyczniej sprzedawać będą drobni rolnicy. Podobnych przykładów można podawać setki. Nie dziwi zatem, że to korporacje wygrywają globalną grę, nie dziwi tym bardziej, że wiadomo, że to one sterują decyzjami władz publicznych, aby te tworzyły dogodne dla nich warunki, a kiedy można zdobywały nowe rynki, szerząc „wartości zachodniej cywilizacji” w krajach, które dotąd nie wiedziały, że są one jedynie słuszne. A kiedy w wolnej grze rynkowej nie wygrywają ci co powinni - wtedy zmienia się reguły gry. Wówczas dowiadujemy się na przykład, że Stany Zjednoczone nie podpiszą lub wypowiedzą jakąś międzynarodową umowę, gdyż „oznaczałoby to zbyt duże koszty dla amerykańskiego biznesu”.

Ale wróćmy do zalet wolnego rynku bez cudzysłówów. Chwilowo mieszkam i pracuję w Wielkiej Brytanii, która chwali się tym, że jest dobra w tworzeniu słabych miejsc pracy. W odróżnieniu od Niemiec i Francji, które zapewniają liczne przywileje swoim pracownikom, tak, że w efekcie tych doskonałych miejsc pracy nie starcza dla wszystkich. We Francji i Niemczech trwa stagnacja i bezrobocie rzędu 10%, a w Wielkiej Brytanii praca jest dla każdego, nawet starczyło jej dla 400 tysięcy Polaków, przybyłych w ciągu ostatniego półtora roku. I jest to właśnie ta słaba praca - gastronomia, sprzątanie, opieka nad dziećmi i starszymi. Na marginesie warto zastanowić się, czy rzeczywiście tworzenie nowych miejsc pracy w Polsce powinniśmy opierać na rozwoju nowych technologii, jak chcą dokumenty rządowe, kopiowane z unijnych. Anglicy mówią wyraźnie - lepiej mieć kiepską pracę, niż żadną.

Dlaczego piszę o tym w piśmie o transporcie? Z dwóch powodów. Po pierwsze trwa unijna dyskusja o liberalizacji przewozów kolejowych. Jak wiadomo, przewozy towarowe zostaną uwolnione w 2007 roku. Komisja Europejska przedstawiła propozycję liberalizacji przewozów pasażerskich na razie tylko międzynarodowych, ale z możliwością kabotażu, czyli przewożenia na trasie pociągu pasażerów nie przekraczających granicy od roku

2010. Parlament Europejski nalega nawet na wcześniejszy termin. Zwiększone mają być prawa pasażerów, w tym zagwarantowane rekompensaty w przypadku spóźnień.

Liberalizację starają się opóźniać kraje, w których kolej jest nadal w rękach państwowych monopolistów - m.in. Francja, Austria, Hiszpania. Również Polska była przeciwna wcześniejszemu terminowi. Jak zwykle słychać argumenty o potrzebie czasu na przygotowanie się do konkurencji, groźbie utraty rynku, zwolnień, a nawet likwidacji przez przewoźników mniej dochodowych połączeń regionalnych w wyniku maksymalizacji efektywności wymuszonej zaostrzoną konkurencją.

Tymczasem jest wprost przeciwnie. Jeżeli kolejarze chcą dalej pracować w swoim zawodzie, powinni domagać się zdemonopolizowania rynku. Tylko wtedy pojawiają się w Polsce liczne firmy przewozowe, które będą walczyć o klienta. Aby zaoferować atrakcyjną ofertę będą uruchamiać liczne pociągi i zatrudniać polskich kolejarzy (przecież nie Niemców czy Francuzów). Pociągi będą jeździć jak w Europie co godzinę albo pół, na liniach gdzie teraz jeżdżą trzy razy dziennie. Jednocześnie firmy będą zaciągać kredyty i kupować nowoczesny tabor. Pasażerowie będą mieli dobrą usługę, a kolejarze pracę. Można przypuszczać, że znacznie spadną także ceny biletów.

Tak przecież się stało, kiedy w ten sam sposób zliberalizowano rynek przewozów lotniczych. To dzięki temu, że przestano chronić narodowych przewoźników lotniczych, powstały tanie linie. Wtedy też były protesty, a efekty przeszły najśmielsze oczekiwania - ruch wzrósł wielokrotnie. Dokładnie to samo zamierza zrobić Unia Europejska z kolejami. Jeśli ktoś przeciw temu protestuje, to znaczy że chce aby nadal bilet kolejowy z Warszawy do Amsterdamu kosztował 800zł, zamiast np. 50zł, granicę pociągi przekraczały z kilkoma pasażerami, z Łodzi do Radomia nie można było w ogóle dojechać pociągiem, a do Płocka raz dziennie.

Z pewnością prywatyzacja kolei brytyjskich (włącznie z infrastrukturą) nie była modelowym rozwiązaniem. Można jej używać jako przykładu w dyskusjach, ale nie kopiować. Faktem jest jednak, że w pierwszym półroczu 2005 roku pasażerskie przewozy kolejowe w UE wzrosły najbardziej właśnie w Wielkiej Brytanii (o ponad 20%), a najbardziej spadły w Polsce (o 12%, ale w grupie PKP aż o ponad 20%) oraz na Słowacji (o ok. 3%), czyli tam gdzie, jak żądają związkowcy „kolej jest jedna”.

Jeszcze jeden przykład, tym razem z rynku towarowego. Od dwóch lat PKP Cargo działa w warunkach coraz silniejszej konkurencji krajowych firm prywatnych. I dzięki temu jest obecnie drugim w Europie przewoźnikiem towarowym, po niemieckich DB Cargo. Polska firma wyprzedziła przewoźnika francuskiego SNCF Cargo - właśnie dlatego, że działa on na nadal nie zliberalizowanym rynku i nie czując oddechu konkurencji, nie spełnia jego oczekiwań.

Gdzie nie spojrzeć, zawsze sensowna liberalizacja przynosi pozytywne skutki dla przewoźników, pracowników i użytkowników. Coś zatem w tym musi być. Jeśli trzecia osoba na ulicy mówi ci, że jesteś pijany - lepiej wracać do domu.

I dochodzimy do drugiego powodu niniejszego felietonu. Nowy rząd pracuje właśnie nad reformą polskich kolei. Do Sejmu trafiły trzy projekty ustaw przygotowane jeszcze przez rząd Belki, ale trwają prace nad gruntowniejszymi zmianami.

Moim zdaniem najważniejsze jest to, żeby jak najszybciej doprowadzić do demonopolizacji rynku przewozów pasażerskich i wprowadzenia realnej, krajowej konkurencji.

Dzisiaj wiadomo jaki pozytywny efekt miało utworzenie spółki Koleje Mazowieckie: 70 pociągów więcej w nowym rozkładzie jazdy, dużo niższy deficyt niż prognozowało PKP (80 mln zamiast 130), regularne płacenie należności za korzystanie z torów, zakupy nowego i modernizację dotychczasowego taboru.

Jeżeli przeciwnicy liberalizacji mówią o przygotowaniu do zagranicznej konkurencji, to kryje się za tym żądanie sfinansowania przez podatników całkowitej wymiany taboru na PKP - czyli wielomiliardowe inwestycje. Tymczasem władze Warszawy wzbogaciły miasto o kilkadziesiąt nowych niskopodłogowych autobusów nie wydając ani złotówki. Od lat ogłaszają przetargi na obsługę wybranych linii przez firmy, które muszą dysponować własnym, nowym taboru. Tak samo może być na kolei. Kolejom Mazowieckim, dzięki udziałowi wiarygodnego partnera samorządowego banki oferują kredyty na tabor w wysokości miliarda zł. Adam Fularz w Dzienniku Polskim krytykuje przeznaczenie większości funduszy unijnych na tabor na nowe pociągi dla linii Warszawa - Łódź. Linia ta jest jedną z najbardziej rentownych, gdyby powierzyć ją prywatnemu przewoźnikowi, ten kupiłby tabor na kredyt, bądź wyleasingował. A pieniądze powinny pójść na linie słabsze, na których nie powstanie zysk, z którego można by spłacać kredyty.

Skierowany do Sejmu projekt ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że samorząd musi zawierać z Przewozami Regionalnymi trzyletnie umowy i pokrywać wszelkie straty w ich działalności. A w tym PKP jest niezrównane! Co więcej samorząd ma obowiązek zakupu

taboru. Proponuję, żeby jeszcze sprzedawał bilety, sprzątał i dostarczał kolejarzom drugie śniadania.

Nie tędy droga. Należy jak najszybciej stworzyć rynek. Można to zrobić przez podzielenie Przewozów Regionalnych, albo stworzenie nowych firm przez samorządy, lub spółek samorządowo - kolejowych. Tam gdzie samorządy chcą utworzyć spółki z koleją, a kolej im to uniemożliwia, należy to jak najszybciej odblokować. Takie firmy są za małe? Ale to właśnie małe firmy kolejowe zaczynają wychodzić nad kreskę: SKM, WKD, KM, Intercity. Tylko duże Przewozy Regionalne przynoszą straty. Rząd ma wszelkie możliwości działania - PR jest jego 100% własnością, może nawet mu zabrać tabor i przekazać komuś innemu. Tak zrobiono w Czechach, gdzie powstała prywatna firma Viamont dzierżawiąca tabor od państwowych kolei. Dzisiaj Viamont wznawia zamknięte linie i wygrywa przetargi z państwową koleją, oferując niższe stawki. Inny przykład pochodzi z Niemiec - tam z DB wydzielono małą spółkę UBB do obsługi kolei na wyspie Uznam. Dzisiaj UBB jest nadal całkowicie w rękach państwa, przewozi dziesięciokrotnie więcej pasażerów, buduje nowe linie, w tym do Świnoujścia.

Oczywiście przewoźnicy potrzebują wieloletnich umów, nawet nie trzy, ale 5-10 letnich. Ale będzie to zdrowe tylko w warunkach prawdziwej konkurencji. Obowiązkowe umowy - tak, ale tylko pod warunkiem demonopolizacji rynku. Inaczej będziemy dopłacać coraz więcej do pustych pociągów, których jeździ dwukrotnie mniej niż w piętnastomilionowych Czechach i przewożą mniej pasażerów, niż w Niemczech sama kolej miejska (S-bahn) Berlina.

Antoni Szczyt, Piotr Koprowiak

ROZWÓJ SIECI DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GDAŃSKA

Coraz bardziej dające się we znaki zatłoczenie jezdni niesie za sobą potencjalne zagrożenie kolizji, z których prawie zawsze najbardziej poszkodowany wychodzi rowerzysta. Dlatego powinny zostać stworzone możliwości dla bezpiecznego poruszania się rowerzysty w systemie komunikacyjnym miasta zarówno w celach rekreacyjnych, jak też w celu dojazdu do pracy, szkoły czy do centrów handlowych.

Doświadczenia wielu europejskich miast wskazują, że niezależnie od warunków klimatycznych i terenowych, rozwój infrastruktury rowerowej korzystnie wpływa na zmiany zachowań transportowych mieszkańców. W Gdańsku możliwe jest istotne zwiększenie roli roweru w systemie transportowym miasta i zwiększenie jego udziału w podróżach do 10% w ciągu najbliższych 10 lat. Założenie takie przyjęto w Strategii Rozwoju Gdańska do roku 2010. Podstawowym warunkiem tego wzrostu jest stworzenie na obszarze miasta sieci tras rowerowych o łącznej długości co najmniej 150 km.

Ważne jest także to, by w tych działaniach rozwojowych dominował pogląd, że:

- Wzrost używania roweru może być alternatywą dla używania samochodów osobowych tylko pod warunkiem, że możliwość powstania wypadku z udziałem rowerzysty będzie radykalnie zredukowana;
- Promowanie roweru jako środka transportu może mieć miejsce tylko w przypadku, kiedy miasto ma system dla rowerów spełniający podstawowe warunki bezpieczeństwa.

Istniejąca sieć dróg rowerowych w Gdańsku

Program rozwoju komunikacji rowerowej w Gdańsku realizowany jest jednocześnie w kilku kierunkach:

1. W ramach współfinansowanego przez GEF projektu

„Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno – Promocyjny”. „Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny” wdrożony został w ramach programu operacyjnego nr 11 Funduszu Pomocy dla Przedsięwzięć na Rzecz Środowiska Globalnego (Global Environment Facility OP 11).

Projekt powstał dzięki współpracy władz lokalnych z organizacjami pozarządowymi - Polskim Klubem Ekologicznym i Obywatelską Ligą Ekologiczną.

Budżet programu wynosi 2,5 mln USD, z czego dotacja z GEF na realizację projektu wyniosła 1 mln USD.

Głównym zamierzeniem projektu jest wybudowanie w Gdańsku ok. 30 km wydzielonych dróg rowerowych i uspokojenie ruchu samochodowego na ok. 70 km sieci drogowej. Przedsięwzięcie to ma szerszy wymiar, tzn. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora transportowego przez wzmocnienie trendu przejścia od samochodów osobowych na transport niezmotoryzowany. Popularyzacja wśród społeczności nowego typu transportu tzn. codziennej komunikacji rowerowej stanowi rozwiązanie, które przyniesie mieszkańcom Gdańska niewątpliwe korzyści ekologiczne, ekonomiczne i społeczne. Projekt odnosi się również do barier instytucjonalnych i świadomościowych, ograniczających użycie roweru jako środka transportu

i finansowych, utrudniających szersze użycie roweru w dużych miastach. Proponowane inwestycje infrastrukturalne poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego i będą miały korzystny wpływ na dostępność transportu dla mniej zamożnych.

W ramach projektu powstało 16 km wydzielonych ścieżek rowerowych:

- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Cienistej (0,68 km);
- ścieżka rowerowa wzdłuż ul.: Legionów, Wyspiańskiego, Miszewskiego (1,75 km);
- ścieżka rowerowa wzdłuż ulic Długie Ogrody – Siennicka – Lenartowicza (2,8 km);
- ścieżka rowerowa wzdłuż Al. Grunwaldzkiej na odcinkach:
 - o od granicy z Sopotem do ul. Pomorskiej (1,1 km);
 - o od ul. Pomorskiej do ul. Derdowskiego (1,9 km);
 - o od ul. Derdowskiego do ul. Słowackiego (3,5 km);
 - o od ul. Słowackiego do ul. Miszewskiego, (1,3 km);
 - o od ul. Miszewskiego do ul. Hallera (0,9 km);
- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Kościuszki (1,75 km).

2. W ramach inwestycji realizowanych przez miasto.

W ramach inwestycji finansowanych z budżetu miasta ścieżki rowerowe realizowane są jako samodzielne zadania inwestycyjne oraz jako zadania towarzyszące miejskim inwestycjom drogowym. Do roku 2005 powstało w ten sposób ok. 25 km ścieżek i tras rowerowych:

- Ścieżka rowerowa na przedłużeniu ul. Jana Pawła II od ul. Czarny Dwór do połączenia z ul. Jantarową (0,9 km);
- Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż pasa nadmorskiego w ciągu ul. Jantarowej od Jelitkowa do Brzeźna (pas nadmorski) (3,2 km);
- Ścieżka rowerowa w Parku Jelitkowskim od granicy z Sopotem do ulicy Morskiej (0,4 km);
- Ścieżka rowerowa w ulicy Pomorskiej od ulicy Jantarowej do ulicy Subisława (2,2 km);
- Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy gen. J. Hallera na odcinku od Al. Zwycięstwa do plaży w Brzeźnie (4,5 km);

- Ścieżka wzdłuż ulicy Potokowej (0,8 km);
 - Ścieżka rowerowa na skrzyżowaniu ulic Łostowickiej - Armii Krajowej - Witosa (0,4 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Damroki (0,9 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Sikorskiego (0,4 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Cienistej na odcinku Witosa – Worcella (0,75 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Jaśkowa Dolina na odcinku Wileńska – Piecewska (0,7 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Wilanowskiej (0,7 km);
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Wielkopolskiej (0,85 km);
 - trasa rowerowa wzdłuż ul. Słowackiego realizowana w ramach przebudowy ul. Słowackiego.
 - ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Nowotnej realizowana w ramach zadania „Infrastruktura techniczna Kąpieliska Stogi”;
- ### 3. W ramach środków z Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Powiatowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
- Ze środków tych powstały dotychczas następujące ciągi:
- ciąg pieszo-rowerowy - ul. Kołobrzaska;
 - ciąg pieszo-rowerowy - ul. Obróńców Wybrzeża;
 - ciąg pieszo-rowerowy na Wyspie Sobieszewskiej;

4. W ramach inwestycji prowadzonych przez inwestorów zewnętrznych.

Ścieżki rowerowe w Gdańsku powstają również przy okazji rozbudowy układu drogowego związanego z budową centrów handlowych. W ten sposób powstały:

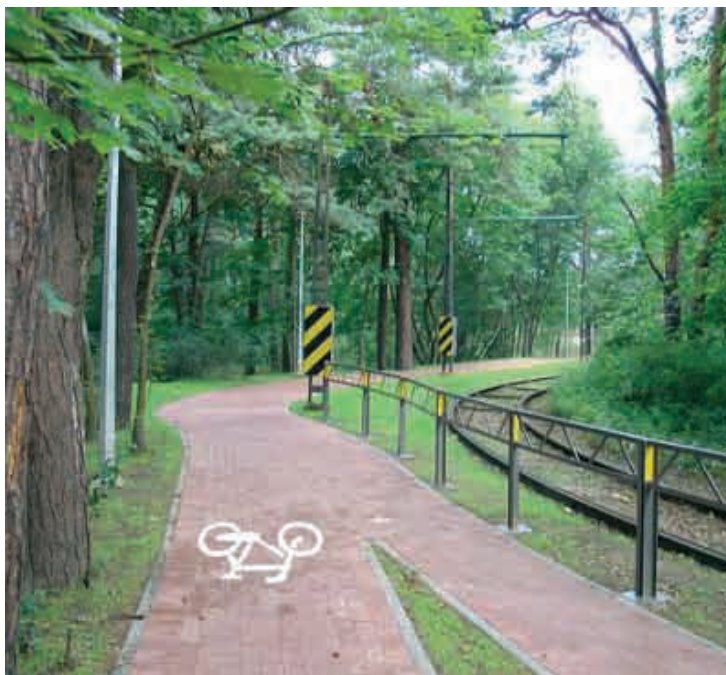
- Ścieżka na odcinku ul. Kartuskiej na wiadukcie nad Obwodnicą (0,4 km);
 - Ścieżka wzdłuż ul. Przywidzkiej (0,5 km);
 - Ścieżka na odcinku ul. Słowackiego
- Ponadto na terenie miasta znajdują się nienormatywne ścieżki rowerowe, wydzielone z chodników, wyznaczone za pomocą oznakowania poziomego (biegnące zazwyczaj wzdłuż chodników dla pieszych):
- Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Chłopskiej (2x 1,8 km)
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Rzeczypospolitej (2x 2,1 km)
 - Ścieżka rowerowa wzdłuż Al. Zwycięstwa (1,7 km)

Kierunki rozwoju sieci rowerowej w Gdańsku

Główne kierunki rozbudowy układu komunikacji rowerowej zostały określone w opracowaniu pt. „Koncepcja sieci tras rowerowych miasta Gdańska wraz z projektem koncepcyjnym drogi rowerowej głównej osi komunikacyjnej Gdańska”. Sieć projektowanych tras kategorii głównej ujętych w koncepcji ma łączną długość 150 km i w przeważającej większości są to drogi rowerowe. Projektowany system tras rowerowych stanowi materiał wyjściowy do projektowania tras rowerowych na obszarze całego miasta i uwzględnia powiązania z systemem regionalnych tras rowerowych Polski Północnej.



(AS) (PK)



(AS) (PK)



(AS) (PK)



(AS) (PK)

Zaprojektowana koncepcja rozbudowy sieci tras rowerowych miasta Gdańska opiera się na następujących założeniach:

- Sieć dróg rowerowych powinna łączyć różnorodne cele podróży, występujące na terenie miasta i gmin sąsiednich.
- Każda zaprojektowana trasa powinna łączyć się z inną.
- Zachowana zostanie hierarchizacja tras rowerowych na poszczególne kategorie użytkowe tj. trasy główne, uzupełniające i lokalne, adekwatnie do opracowania pt. „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych na terenie miasta Gdańska”.
- Trasy rowerowe muszą być zintegrowane z komunikacją zbiorową w mieście.
- Określone muszą zostać główne węzły przesiadkowe wraz z parkingami strzeżonymi i wypożyczalniami rowerów.
- Zachować należy ustaloną kolejność realizacji poszczególnych ścieżek rowerowych.
- Koncepcja rozbudowy sieci dróg rowerowych została zrealizowana zgodnie z założeniami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”.

W ramach obecnie prowadzonych oraz zaplanowanych na najbliższy czas inwestycji w zakresie rozbudowy i modernizacji układu drogowego powstają bądź w najbliższym czasie powstaną ścieżki rowerowe:

- Na wiadukcie Błędnik oraz wzdłuż ul. Podwale Grodzkie;
- Wzdłuż ul. Marynarki Polskiej;
- Wzdłuż ul. Pomorskiej na odcinku od ul. Subisława do Al. Grunwaldzkiej

Planowane jest także rozszerzenie sieci ścieżek rowerowych w ramach europejskich tras rowerowych: R9 (biegnącej na trasie Bałtyk – Adriatyk) oraz R10 (biegnącej wzdłuż Wybrzeży Morza Bałtyckiego), jak również tras regionalnych.

Zgodnie z przyjętym przez Radę Miasta Gdańska w dniu 10 listopada 2005 r. Wieloletnim Planem Inwestycyjnym na lata 2006–2010 na rozwój infrastruktury rowerowej planuje się przeznaczyć ponad 33 mln zł. Harmonogram przewiduje w pierwszej kolejności (lata 2006 – 2007) dokończenie budowy ścieżek rowerowych wzdłuż ulic Grunwaldzkiej, Jantarowej oraz na Wyspie Sobieszewskiej. Na ten cel przeznaczono 5,4 mln zł.

Na rok 2008 przewidziano rozpoczęcie zadania pt. Program Budowy Ścieżek Rowerowych będącego częścią programu operacyjnego „Gdańsk Szerokiej Drogi”. Na zadanie to planuje się przeznaczyć w ciągu 3 lat 28 mln zł, w tym 21 mln zł pochodzących z dotacji, subwencji i grantów. Niezależnie od powyższych zamierzeń ścieżki rowerowe realizowane będą w ramach rozbudowy i modernizacji układu drogowego w mieście. Zakłada się, że w ten sposób do roku 2010 dodatkowo powstanie w Gdańsku ponad 20 km ścieżek rowerowych.

Antoni Szczyt – Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej w Urzędzie Miejskim w Gdańsku
Piotr Koprowiak – inspektor w Wydziale Gospodarki Komunalnej UM w Gdańsku

URSUS: Koncepcja Sieci Tras Rowerowych

W 2005r. Centrum Zrównoważonego Transportu opracowało na zlecenie Urzędu Dzielnicy Warszawa - Ursus nową, szczegółową koncepcję sieci tras rowerowych dla tej dzielnicy. Podstawowym założeniem, które przyświecało koncepcji brzmiało „ścieżki rowerowe powinny być budowane dla rowerzystów”.

Żeby tak się stało, konieczne jest staranne rozpoznanie potrzeb i preferencji użytkowników tras rowerowych. Z jednej strony służyły temu pomiary istniejącego ruchu rowerowego i obserwacja faktycznych zachowań rowerzystów na sieci drogowej, a z drugiej - rozległe konsultacje społeczne. Dodatkowych informacji o użytkownikach, popularnych trasach, a także miejscach szczególnie niebezpiecznych, dostarczały „twarde” dane o wypadkach z udziałem rowerzystów.

Pomiar ruchu rowerowego

Pomiar ruchu rowerowego przeprowadzono na 24 skrzyżowaniach na terenie dzielnicy. Dla każdego punktu notowana nie tylko ilość rowerzystów, ale też kierunki (skąd - dokąd), czasem także sposób pokonywania punktu (chodnikiem czy jezdnią), dzięki czemu można było odtworzyć nie tylko główne potoki i kierunki ruchu, ale też typowe zachowania w węzłach sieci.

Pomiar ruchu pozwala też zweryfikować skuteczność dotychczasowych działań w zakresie infrastruktury rowerowej. Użytkownicy systemu rowerowego podobnie jak inni klienci „głoszą nogami” - popularność danej trasy zależy od jej lokalizacji i jakości zastosowanych rozwiązań.

W szczególności ciekawy jest przypadek ulic Wojciechowskiego (750 - 960 rowerów na dobę) i Orląt Lwowskich (tylko 175-250 r/d) - okazało się, że ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Orląt Lwowskich nie jest atrakcyjną alternatywą dla równoległej i nie wyposażonej w drogę dla rowerów ulicy Wojciechowskiego (krótszej o ok. 20%) - natężenie ruchu rowerowego na Orląt Lwowskich jest 3-4 razy niższe niż na Wojciechowskiego. Rowerzyści wolą jechać razem z ruchem samochodowym niż nadkładać drogi okrężnie biegnącą ścieżkę. Zbieżne jest to z wynikami innych pomiarów czy badań i pokazuje jak ważna przy projektowaniu infrastruktury rowerowej jest bezpośrednia obserwacja. Droga dla rowerów powinna być w miarę możliwości krótsza od drogi dla samochodów, a wydłużenia ponad 20% są dla rowerzystów nieakceptowalne.

Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne obejmowały serię ankiet, a przede wszystkim informowanie rowerzystów o pracach nad koncepcją - prezentacje roboczych analiz, dokumentacji fotograficznej i kolejnych etapów prac, a także o możliwości zgłaszania wniosków i uwag. Te informacje były publikowane w Internecie oraz w lokalnej prasie.

Ankiety dotyczyły warunków poruszania się rowerem po dzielnicy, oceny istniejącej infrastruktury, miejsc szczególnie niebezpiecznych, oceny roboczej wersji koncepcji i wyboru inwestycji priorytetowych. Ich wyniki pozwoliły uzupełnić

i udoskonalić koncepcję, wykorzystane zostały także przy określaniu etapowania koncepcji.

Zarówno w ankiecie dotyczącej miejsc najbardziej niebezpiecznych, jak i odcinków, na których ścieżki rowerowe powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności, najczęściej wymieniane były przede wszystkim drogi główne, przelotowe lub łączące z innymi dzielnicami. Niestety, trzeba zauważyć, że bardzo często działalność samorządów lokalnych rozmija się tutaj z oczekiwaniami mieszkańców - fundusze publiczne kierowane są na inwestycje rowerowe przy drogach lokalnych, gdzie warunki dla ruchu rowerowego są relatywnie dobre.

Elementem konsultacji była także terenowa prezentacja koncepcji w formie przejazdu rowerowego z udziałem burmistrza, przedstawicieli odpowiednich wydziałów Urzędu, a przede wszystkim licznie przybyłych mieszkańców dzielnicy. Podczas przejazdu zaprezentowano wybrane z zaplanowanych tras, rozpowszechniano ankiety i zbierano uwagi do koncepcji. Projektanci oraz urzędnicy odpowiadali na pytania związane z koncepcją oraz problemami, na które napotykają rowerzyści podczas poruszania się po dzielnicy.

Wspólny przejazd rowerowy umożliwia bezpośredni kontakt mieszkańców z władzami i może być znakomitym elementem promocyjnym wszelkich działań związanych z komunikacją rowerową. Z jednej strony jest to sygnał dla mieszkańców, że władze samorządowe poważnie podchodzą do problematyki rowerowej (zwłaszcza, jeśli uczestniczący w przejeździe przedstawiciele Urzędu rzeczowo i kompetentnie odpowiadają na pytania). Z drugiej - pozwala przekonać się urzędnikom, że istnieje spore zainteresowanie społeczne tym tematem, wskazując jednocześnie konkretne problemy do rozwiązania, od drobiazgów możliwych do załatwienia „od ręki” (np. zamiana szlabanu na składany słupek), po kluczowe „wąskie gardła”, wymagające inwestycji lub działań systemowych.

Etapowanie realizacji

W rezultacie prac powstała koncepcja obejmująca przebieg ok. 20 km wydzielonych dróg dla rowerów, 3km pasów dla rowerów na jezdni (w tym kontrapasów) oraz 5 stref ruchu uspokojonego „Tempo 30” w ramach poszczególnych osiedli. Ten układ docelowy podzielony został na trzy etapy realizacji.

Pierwszy etap powinien obejmować budowę wydzielonych dróg dla rowerów w ciągach ulic najbardziej niebezpiecznych i już obecnie popularnych wśród rowerzystów, a także działania możliwe do zrealizowania niewielkim kosztem, na podstawie projektów organizacji ruchu - np. oznakowanie przejazdów, montaż azyli, wytyczenie pasów dla rowerów (w tym kontrapasów) i szluz rowerowych. Staranny dobór inwestycji pozwala przy stosunkowo niewielkich nakładach (10-15% ogółu kosztów) stworzyć szkielet układu tras rowerowych i drastycznie poprawiać warunki dla ruchu rowerowego.

Drugi etap służy ukończeniu podstawowego układu głównych i zbiorczych tras rowerowych. Jednocześnie systematycznie powinny być uspokajane obszary objęte



(TK)

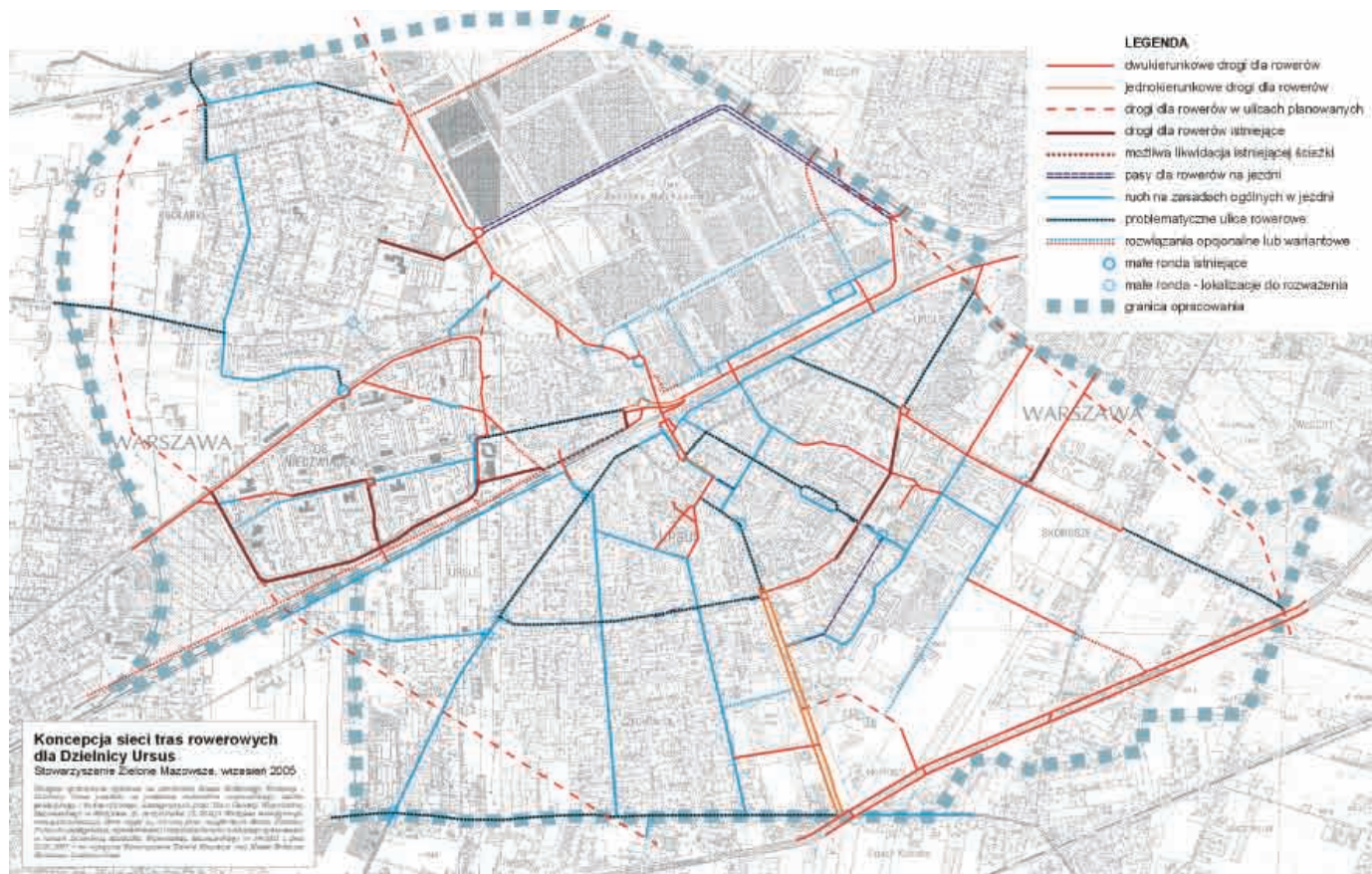
planowanymi strefami „Tempo 30”, tak by zapewnić bezpieczne dotarcie ze źródeł podróży do tras zbiorczych.

Trzeci etap pozwala na uzupełnienie sieci tras rowerowych i poprawę jej parametrów. Obejmować powinien najtrudniejsze i najbardziej kosztowne inwestycje, takie jak budowa nowego przejścia podziemnego pod torami czy przebudowa skrzyżowania na minirondo, a także realizację korekt i uzupełnień wynikających z doświadczeń z eksploatacji dotychczas wykonanej sieci.

Podsumowanie

Spśród wielu istniejących koncepcji rowerowych, ta opracowana dla Ursusa wyróżnia się starannym rozpoznaniem potrzeb i preferencji użytkowników rowerów, realizowanym m.in. poprzez szeroko zakrojone konsultacje społeczne. Niezwykle istotne są też właściwa priorytetyzacja działań oraz standardy jakościowe - bez tych elementów trudno mówić o efektywnym wydatkowaniu funduszy publicznych,

Oczywiście, od samej koncepcji warunki dla ruchu rowerowego się nie poprawią. Tym niemniej bez dobrej, starannie przemyślanej i przedyskutowanej koncepcji trudno podejmować racjonalne decyzje o wyborze inwestycji do zrealizowania czy przebiegu poszczególnych tras rowerowych. Warto pamiętać, że za te same pieniądze można wybudować drogę rowerową, z której będzie korzystać 20 osób lub 2000 osób.



Radio Erewań 2

Gdy radio Erewań ogłosi, że pociąg przyjedzie punktualnie, możemy być pewni że przyjedzie, ale niekoniecznie ten na który czekamy i na pewno opóźniony. Ale czy to znaczy, że spóźniony? Dla pasażera tak, ale dla radia Erewań nie.

PKP S.A. ogłosiło, że polskie koleje są drugimi najbardziej punktualnymi w Europie. Mimo wagi informacji samo PKP jakoś niespecjalnie pochwaliło się tym faktem, prezentując go tylko na konferencji „Kolej - biznes czy polityka?” z udziałem premiera Marka Belki. Ponieważ korzystam z usług kolei niezwykle często, pracując pomiędzy Opolem i Warszawą, podróżując także w inne strony, wiem, że w Polsce pociągi jeżdżą zwykle opóźnione, często bardzo opóźnione, a rzadko o czasie. Ostatnia podróż pospiesznym z Warszawy do Katowic to czekanie na dworcu w nocy 150 minut na spóźniony pociąg, zerwane skomunikowania i dotarcie do celu dwie godziny po czasie. W ciągu roku przypadki zerwania skomunikowania ze względu na opóźniony pociąg zdarzyły mi się kilkanaście razy. Dwa razy z tego powodu musiałem brać taksówkę za kilkaset złotych, by zdążyć na umówione spotkanie.

Gdy pod koniec maja przewałała się nad Wrocławiem wichura, pociągi stanęły... także na liniach, które nie ucierpiały z powodu burzy. Kolega czekał cztery godziny na stacji pod Świdnicą jadąc do Wrocławia, choć linia była przejezdna. Oczywiście spóźnienia pociągów sięgające wówczas 10 godzin wszystkie zostały zaliczone jako powstałe z przyczyn niezależnych od przewoźnika. Więc nie odnotowano ich w statystykach opóźnień. Na małych stacjach, gdzie ławki nie uświadczysz, nie mówiąc o kasie, czy megafonie z informacjami, pasażer nawet nie wiedział, że szalała jakaś burza i pociągu się nie doczekał. To filozoficzne pytanie: był, czy nie był spóźniony - nabiera nowego sensu, skoro PKP nie zapewniło nawet minimum informacji o fakcie spóźnienia. PKP nie zawiadomiło - znaczy się: nie ma spóźnienia.

W Europie spóźnienia notuje się na przyjeździe i odjeździe, w Polsce do statystyk liczy się tylko spóźnienie na przyjeździe do stacji końcowej. Dodatkowo pociąg, który się spóźnia nie więcej niż 10 minut, jest traktowany jako punktualny, więc nie jest odnotowany w statystykach. Popatrzmy na przykładowy pociąg jadący przez cały kraj z Przemyśla do Szczecina. W Krakowie, Katowicach za 30 minut spóźnienia, do Wrocławia przyjedzie nawet 35 minut po czasie, tutaj stoi krócej niż planowo o 5 minut, w Poznaniu, jest spóźniony minut 25, gdzie skracając postój wyjedzie spóźniony 18 minut. Do stacji w Szczecinie dzięki tzw. rezerwom skróci opóźnienie o 8 minut. Dojedzie 10 minut po czasie. Zatem według własnych norm PKP jechał punktualnie, choć setki pasażerów jadących po drodze nigdy w życiu by się z tym nie zgodziły.

Inny przykład - pasażer spieszy się do pracy, wysiada z opóźnionego o 10 minut pociągu. Potem musi tłumaczyć się przed szefem, że spóźnił się o 5 minut, ten każe mu przychodzić punktualnie. Następnego dnia pasażer już

korzysta z innego dojazdu, gdyż wcześniejszy pociąg jest ponad godzinę wcześniej i już nie korzysta z usług PKP. Ale dla kolei nie ma problemu, bo pociągi są punktualne, więc nikt nawet nie zauważy, że taki punktualny pociąg traci pasażerów z powodu „punktualnego” spóźnienia.

A są jeszcze inne furtki, które powodują, że PKP PLK (zarządca torów) nie kwalifikuje spóźnień jako spóźnienia. Te wyjątki to np. roboty torowe. Zmienia się rozkład jazdy pociągów na trzy dni, podczas których spóźnia się po 30 minut. Ale PKP PLK tworząc statystyki sprawdza - aha, jechał zgodnie z telegramem, znaczy się wszystko w porządku. Dobry klient kolei powinien znać przepisy, procedury i być wróżką, która domyśli się, że gdzieś na trasie przejazdu, za tydzień zacząć się roboty. Nie trzeba mówić, że dla uniknięcia takich sytuacji w krajach unijnych prace prowadzi się według ustalonego kilka miesięcy wcześniej rozkładu jazdy, dostępnego na stacjach w formie bezpłatnych ulotek, mapek, gazetek oraz w internecie. W Anglii roboty torowe dla poprawy stanu torowisk przeprowadzano w całym kraju przez dwa dni weekendu, przy udziale 60 tys. ludzi, by czas dolegliwości tych prac był minimalny. W Polsce roboty przeprowadza się w ciągu roboczego tygodnia, od 7 rano w czasie porannego szczytu przewozowego, by ich wykonawca miał dobre warunki i dużo czasu, a pasażer przypadkiem na ten temat za dużo nie wiedział (mógłby przez przypadek odkryć, że dolegliwości dla niego mogłyby być dużo mniejsze przy rozsądnym zaplanowaniu prac). Dotyczy to także projektów finansowanych ze środków unijnych.

W Niemczech, tak jak w wielu krajach starej Unii (może oprócz Grecji), pasażer w pociągu jest informowany o opóźnieniu nawet o 5 minut, za co się go przeprasza. A i tak unijny konsument reaguje na to ze zdenerwowaniem, że jest tak źle traktowany. W efekcie od 2006 r. przewoźnicy będą musieli zwracać połowę ceny biletu za spóźnienie pociągu, powyżej godziny całość kwoty... Nie wyobrażam sobie patrząc na swoje codzienne podróże, że tak blisko jest do tego stanu normalności. Coś, co według PKP kursuje punktualnie, według przepisów unijnych zasługiwać będzie na zwrot połowy ceny biletu!

Ale zanim ktoś z radości zacznie klaskać, kubek zimnej wody dla ochłody. Np. od nowego rozkładu jazdy pociąg Intercity Warszawa Centralna - Poznań jedzie nie 2 godz. 37 min. jak dwa lata temu, ani 2 godz. 50 min., jak teraz, ale ... 3 godziny 9 minut, czyli dłużej o 7 minut niż ekspres w 1989 r. Wtedy linia była przystosowana do 120 km/h, dziś po modernizacji do 160 km/h, ale pociągi jadą dłużej. Na PKP po prostu wydłuża się pociągów tzw. rezerwy czasu na jazdę planową. To na co potrzeba w innych krajach 4-5 minut, w Polsce wynosi już ok. 15 minut. Mimo ogromnych kwot utopionych w modernizacji magistral, ekspresy wcale nie jeżdżą szybciej - ale to już inna historia.

A radio Erewań... Jego zasięg niestety nadal kształtuje poglądy wielu kolejarzy w Polsce. W jaki sposób? O tym w następnym odcinku...

PS: Tymczasem w Czechach działa już strona internetowa, na której można śledzić położenie wszystkich pociągów na sieci czeskich kolei w czasie rzeczywistym. Strona umożliwia sprawdzenie, jakie aktualnie opóźnienia ma każdy pociąg na trasie, oraz spóźnienie dowolnego pociągu, dowolnego dnia na dowolnym przystanku. Adres strony: <http://kam.mff.cuni.cz/~babilon/zpmapa>

Lukasz Piesiewicz

Googler

Wraz ze wzrostem cen paliw najbardziej „paliwożerny” naród świata – Amerykanie (5% ludności świata zużywa 20% globalnego wydobycia ropy), nieoczekiwanie zauważył, że taniej jest podróżować komunikacją publiczną. Relatywnie niskie, bo nieobciążone wysokimi podatkami ceny paliw, dostępność samochodów dla nawet słabo zarabiających i w zasadzie konieczność posiadania samochodu – często do najbliższego sklepu, czyli najczęściej wielkiego centrum handlowego jest 20-30 km – spowodowały, że przeciętny Amerykanin nie wyobrażał sobie do niedawna życia bez auta. Zmienia się to wraz z obecnym kryzysem energetycznym – cena paliw po raz kolejny poszybowała w górę – jest obecnie dwudziestokrotnie wyższa niż na początku lat siedemdziesiątych i mieszkańcy USA to czują. Dylemat: czy pojechać po hamburgera do oddalonego

o 20 km baru i wydać na paliwo więcej niż na sam zakup, zaczyna mieć znaczenie.

Firma Google w odpowiedzi na problemy z cenami paliw uruchomiła 8 grudnia 2005r. wyszukiwarkę połączeń komunikacji publicznej, która dodatkowo porównuje cenę skorzystania z miejskiego autobusu czy kolei z wydatkiem na benzynę za taki sam dystans. Usługa pod nazwą Google Transit Trip Planner, dostępna na razie tylko dla mieszkańców Portland i okolic, już zdobywa popularność. Wpisując adres celu podróży i miejsce, z którego starujemy, uzyskujemy zestawienie optymalnego pod względem czasu i kosztów połączenia. Dodatkowo usługa zaopatrzona jest w mapkę, na której możemy prześledzić poszczególne etapy podróży. Planer uwzględnia w obliczaniu czasu podróży także jej odcinki pokonywane pieszo. Firma planuje rozszerzenie usługi najpierw na całe Stany a następnie świat.

http://www.google.com/transit/help/faq_transit.html

Lukasz Piesiewicz

Towarowy transport miejski

Zastosowanie transportu miejskiego do przewozów towarowych wydawało się do nie dawna kwestią historii. W Olsztynie jeszcze w latach pięćdziesiątych jeździł specjalny trolejbus towarowy, wożący węgiel z dworca do elektrociepłowni. We Wrocławiu przed wojną rozwieszono tramwajami zaopatrzenie do sklepów. W miastach Europy Zachodniej użytkowanie transportu miejskiego do celów innych niż przewóz osób, zanikło wraz ze wzrostem liczby samochodów dostawczych.

Jednym z pierwszych miast, które ponownie zwróciło uwagę na możliwość ograniczenia drogowego ruchu towarowego i skierowania go na szyny tramwajowe, jest Drezno. Tamtejsza fabryka Volkswagena, generująca dużą część ruchu zaopatrzeniowego w mieście, postanowiła z jednej strony zmniejszyć koszty transportu części do swoich fabryk, a z drugiej ograniczyć uciążliwość swojej

działalności. Uruchomiony w 2001r. projekt pod nazwą CargoTram w tej chwili obsługuje już nie tylko fabrykę producenta samochodów, ale także inne przedsiębiorstwa zlokalizowane w pobliżu linii. W 2005r. śladem Drezna poszedł Wiedeń, w którym ruch tramwajów towarowych odbywa się tylko nocą, aby nie zakłócać ruchu pasażerskiego. Wiedeński przewoźnik obsługuje dostawy do sklepów i mniejszych zakładów, zlokalizowanych wśród gęstej zabudowy miasta. Hałas został obniżony do minimum, a rozładunek odbywa się wprost z wagonów, bez potrzeby specjalistycznych urządzeń, co dodatkowo zmniejsza uciążliwość ruchu dostawczego dla mieszkańców.

Interesujące zastosowanie dla starych tramwajów, przerobionych na pojazdy towarowe, znaleziono w Zurychu. Tutaj tramwaj towarowy odbył swój ostatni kurs w roku 1966.

Ponieważ sieć szyn w Zurychu rozciąga się po najgęściej zaludnionych obszarach miasta, jego władze wpadli na pomysł użytkowania tramwajów jako swego rodzaju śmieciarek – dla obsługi projektu recyklingowego (do tego czasu prawie 300 ton nielegalnych odpadów było porzucanych każdego roku). Wyznaczono kilka zlikwidowanych przystanków na punkty składowania większych odpadów, takich jak sprzęt gospodarstwa domowego, meble itp., a tramwaj jeżdżący w nocy zbiera je i odstawia do miejskiego składowiska.

W Polsce na razie nie myśli się o odnowieniu starego pomysłu na odciążenie ulicznych korków i zmniejszenie uciążliwości życia w mieście transportem towarowym. Jednak „dla chcącego nic trudnego”. Poznańskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne podczas przeprowadzki swojej siedziby użyło lorki (użytkowanej na co dzień przez służby techniczne), która wozila po torach szafy i regały.



źródło: internet

Zielone światło dla autobusów CNG w Warszawie

„60 autobusów zasilanych CNG w Warszawie na przełomie 2006 i 2007 roku”. To jedno z bardziej interesujących zapewnień płynących z konferencji, pt. „Transport publiczny w Warszawie kluczem harmonijnego rozwoju stolicy Polski”, która odbyła się w dniach 10 i 11 października 2005 roku w Pałacu Kultury i Nauki. Tę ambitną deklarację złożył uczestnikom Janusz Bosakirski - dyrektor operacyjny Miejskich Zakładów Autobusowych.

Realizacja tych zamierzeń spowoduje, że ponad 1/3 wszystkich krajowych „gazowców” będzie poruszała się po ulicach stolicy. Według dyr. Bosakirskiego decyzja dużych i strategicznych inwestycji w CNG jest przemyślana, poprzedzona miesiącami żmudnych prac. W 2004 roku MZA podpisała list intencyjny z PGNiG oraz Mazowiecką Spółką Gazowniczą w celu skoordynowanego, wspólnego wprowadzenia na ulice Warszawy autobusów gazowych. Specjalistyczna firma opracowała analizę ekonomiczną i techniczną przedsięwzięcia, nakreślając kierunki działań i etapy realizacji.

Ciekawostką jest, że zakup 60 ekologicznych autobusów na CNG (gigantyczna wręcz ilość jak na polski rynek) w planach MZA uznany jest za... etap pilotażowy. W jego ramach w połowie 2006r. nastąpi rozstrzygnięcie przetargu na dostawę autobusów

gazowych. Dostawy mają być realizowane na przełomie 2006 i 2007 roku. Zakup tyłu autobusów poprzedzony będzie budową stacji tankowania gazu ziemnego, najprawdopodobniej w zajezdni Woronicza, gdzie przez jakiś czas będą równolegle stacjonowały autobusy CNG oraz tradycyjne.

Na etap pilotażowy składał się też m.in. szereg praktycznych badań i testów autobusów gazowych użyczanych od producentów (*Irisbus, Jelcz, MAN*). Dokonano m.in. interesujących badań w jakim stopniu zastosowanie autobusów gazowych może obniżyć wielkość zanieczyszczeń na warszawskim Trakcie Królewskim. Z analizy wynika, że zastosowanie na Nowym Świecie i Krakowskim Przedmieściu autobusów gazowych, w stosunku do obecnie eksploatowanych, pozwoli obniżyć wielkość emisji cząstek stałych o około 90%, NOx oraz węglowodorów o ok. 50%, a tlenu węgla o ok. 20%.

Do czasu rozstrzygnięcia przetargu MZA zamierza eksploatować pierwsze autobusy zasilane CNG, będące wynikiem modernizacji posiadanych autobusów Jelcz 120M.

Etap II zakłada budowę nowoczesnej stacji zasilania gazem ziemnym dla ok. 150-200 autobusów CNG. Realizacja tego etapu jest jednak zależna od pozyskania finansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Ponadto miasto musi znaleźć na tą inwestycję odpowiedni teren. Czas pokaże ile z tych ambitnych planów uda się zrealizować.

Krzysztof Rytel

Jednotorowe linie tramwajowe

Jednotorowe linie tramwajowe są dość popularne za granicą. Prezentujemy dwa przykłady – z Grazu i Londynu.

Linie jednotorowe mają tę oczywistą zaletę, że są znacznie tańsze od dwutorowych. Wadą jest ich dużo niższa przepustowość. Dlatego też nie ma sensu budowa takich linii na odcinkach śródmiejskich, czy głównych ciągach dojazdowych do centrum. Natomiast z powodzeniem można je stosować na liniach peryferyjnych, na których częstotliwość jest niższa. Niższa częstotliwość najczęściej jest skutkiem tego, że linie wyprowadzające z centrum o wysokiej przepustowości rozdzielają się na kilka tras prowadzących do poszczególnych peryferyjnych osiedli, po których kursuje mniej pojazdów. Często bywa też tak, że linia się nie rozdziela, za to posiada pętlę umożliwiającą zorganizowanie dodatkowych kursów zagęszczających na centralnym odcinku - używanym przez większą liczbę pasażerów.

Tak właśnie jest w Grazu - stolicy Styrii i drugim pod względem wielkości mieście Austrii (250 tys. mieszkańców). Graz posiada dobrze rozwiniętą komunikację publiczną z dużym udziałem zarówno komunikacji autobusowej jak i tramwajowej, oraz mniejszym kolejowej (*przypis dolny - ale ważnym ze względu na wspólny system taryfowy Styrii umożliwiającym podróżowanie dowolnymi środkami transportu po całym landzie za jednym biletem, którego koszt zależy od liczby przekroczonych stref – z tym, że strefy nie są rozmieszczone koncentrycznie, lecz odpowiadają poszczególnym gminom*). System tramwajowy liczy dziesięć odcinków, kursuje po nim osiem linii. Jedna z tras prowadzi od centrum do pętli w Hilmteich powstałej w 1917 roku. W roku 1942 trasę tę wydłużono linią jednotorową z dziesięcioma

dalszymi przystankami prowadzoną malowniczą doliną rzeczki Tullbach aż do pętli w Mariatrost. Ze względu na przebieg trasy praktycznie w korycie strumienia, oszczędność miejsca była decydująca - budowa linii dwutorowej mogłaby być praktycznie zupełnie niemożliwa. Kursuje po niej tramwaje linii 1 z maksymalną częstotliwością w jednym kierunku co 10 minut. Na każdym przystanku znajduje się mijanka z sygnalizacją - nadjeżdżający tramwaj otrzymuje zezwolenie do dalszej jazdy, jeżeli na kolejny odcinek jednotorowy nie zezwolono już na wjazd pojazdu z przeciwnej strony.

Nieco inaczej wygląda rola tramwaju w Londynie. Przed stu laty metropolia posiadała bardzo gęstą sieć tramwajową - praktycznie na każdej większej ulicy znajdowała się linia, po której kursowały tramwaje – oczywiście dwupoziomowe. Sieć ta funkcjonowała obok już wówczas rozbudowanych systemów metra i kolei. Do 1952 roku, zgodnie z ogólnozachodnią tendencją, rozebrano wszystkie linie tramwajowe w mieście. Dopiero w 2001r. uruchomiono w południowym Londynie nowy system tramwajowy, zwany Tramlink. Prowadzi on od stacji Wimbledon do Croydon i dalej do Beckenham Junction, jeszcze z dwoma pomniejszymi odgałęzieniami. W środkowym przebiegu w Croydon na odcinku kilku przystanków zbudowano osobne trasy dla obu kierunków. Odcinek ten jest również wykorzystywany jako pętla. Trasy boczne, po których kursuje tylko jedna z trzech linii, są jednotorowe z mijankami na każdym przystanku. Poza Croydon, trasa jest wydzielona z otoczenia, często przebiega w wykopie, pod wiaduktami, lub przez tereny zielone, co czyni ją podobną do tutejszych linii metra, czy

w poziomie torów. Maksymalna częstotliwość w jedną stronę na odcinkach jednotorowych wynosi 7 minut. Łącznie system liczy 28 km długości, 38 przystanków i 24 sztuki sześciowagonowych, trzydziestometrowych pociągów z kabinami sterowniczymi na obu końcach.

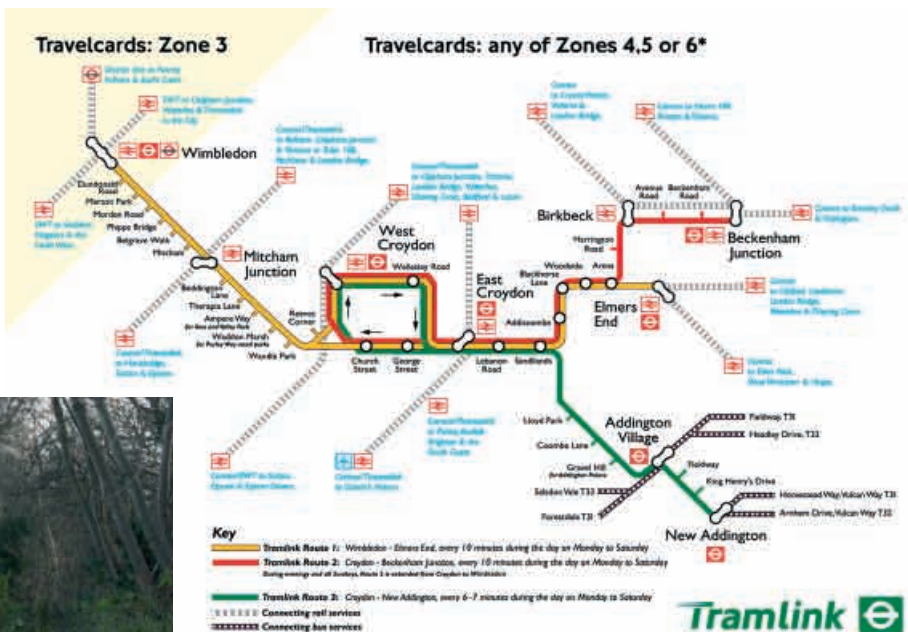
Zbudowano go w systemie koncesyjnym – wybrane konsorcjum Tramtrack Croydon Ltd (TCL), wykonuje kompleksowo całe



(KR)



(KR)



źródło: www.tramlink.net

zadanie: od projektowania, poprzez budowę i dostawę taboru, aż do eksploatacji przez 99 lat.

Planowane jest przedłużenie Tramlinku o 4,8 km od Beckenham Junction do Crystal Palace. Oprócz tego planuje się budowę jeszcze dwóch linii: West London Tram z Sheperd's Bush przez Ealing do Uxbridge (ponad 20 km) oraz Cross – River Connection, przecinającą całe centrum Londynu z północy (dwa odgałęzienia: do King Cross i Camden przez Westminster Bridge i Waterloo Station i dalej na południe dwiema odnogami do Brixton i Peckham (16,5 km).

Oba przykłady pokazują, że linie tramwajowe jednotorowe powinny być widziane nie jako rozwiązanie tymczasowe w przypadku niewystarczających funduszy (choć oczywiście mogą stanowić pierwszy etap inwestycji, która zostanie rozbudowana do dwóch torów, kiedy reszta systemu dostatecznie się rozwinie), ale jako celowy, dobrze przemyślany model, wyposażony w najnowsze rozwiązania techniczne: w obu przykładach zastosowano zaawansowane technologie sterowania oraz system informacji dla pasażerów w czasie rzeczywistym o faktycznym (a nie rozkładowym) spodziewanym czasie przyjazdu najbliższych tramwajów. Oczywiście koszt budowy linii jednotorowej nie jest dwukrotnie niższy, ze względu na koszty mijanek, rozjazdów, sterowania i zaawansowanych projektów. Jednak koszty te pozwalają oszczędzić znaczne sumy na budowie drugiego toru, a także wykupie gruntu, w sytuacji kiedy i tak nie byłaby wykorzystana przepustowość linii dwutorowej.



Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze

ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,
tel/fax.: 0-22 6217777

czt@zm.org.pl

www.czt.zm.org.pl

redaktor naczelny: Krzysztof Rytel

sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski

skład: Agnieszka Rejowska

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

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

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

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

Zdjęcia: Olga Janowska (OJ), Wojciech Szymalski (WS), Krzysztof Rytel (KR), Piotr Koprowiak (PK), Antoni Szczyt (AS)



Biuletyn powstał przy dofinansowaniu Funduszu Inicjatyw Obywatelskich

