



W NUMERZE

Temat Numeru:

Fundusze Unijne

2007-2013

**Fundusze unijne
- tracimy równowagę - str. 1**

Ile kolei w regionach? - str. 3

**Program „Rozwój Polski
Wschodniej” nie dla kolei - str. 6**

Kolej

**Czas na szybką kolej
dla polskich metropolii - str. 7**

Doniesienia kolejowe - str. 8

Rowery

**Rowerowokolejowy wehikuł
czasu - str. 12**

**Coraz więcej kontrapasów
dla rowerów w Polsce - str. 15**

Komunikacja miejska

**Szybki tramwaj na Barrandov
- str. 14**

Konsultacje społeczne

**Powstała Koalicja na rzecz
zrównoważonego transportu
- str. 5**

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

Monika Mizerska, Melania Żalińska, Wojciech Szymalski

Fundusze unijne - tracimy równowagę

W Unii Europejskiej obowiązuje zasada przeznaczania 60% funduszy na drogi i 40% funduszy na kolej. Ścisłejsze regulacje dotyczące Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T) stanowią, że w okresie 2000-2006 aż 55% środków na inwestycje w te sieci ma być przeznaczonych na kolej, a tylko 25% na drogi (pozostałe 30% na inne inwestycje transportowe). W kolejnym okresie według propozycji Komisji Europejskiej w ramach sieci TEN-T ok. 80% pieniędzy ma być przeznaczone na projekty inne niż drogowe. Unia Europejska wyraźnie wskazuje, że przyszłością europejskiego transportu ma być kolej. Polska tak, jak w wypadku niektórych innych kwestii, wyłamuje się z zasad obowiązujących w Unii. W NPR 2004-2006 podział środków pomiędzy kolej i drogi kształtował się w stosunku 20:80. Losy kolei w obecnym okresie programowania funduszy unijnych także nie przedstawiają się optymistycznie.

Program „Rozwój Polski Wschodniej” nie dla kolei

**Dlaczego kolej na Mazurach, Podlasiu, Lubelszczyźnie
i Podkarpaciu nie będzie mogła się odrodzić?**

- strona 6

Szybki tramwaj na Barrandov

- strona 14



Tunel pomiędzy przystankami Poliklinika Barrandov i Chaplinovo náměstí (AB)

Od początku programowania środków unijnych stosunek inwestycji drogowych do inwestycji kolejowych był skrajnie niekorzystny dla kolei. Rozpoczęło się od ponad 27,1 mld euro na drogi i 6,2 mld euro na kolej, czyli 9 do 1. Taka była pierwsza propozycja rządu Marka Belki. Potem było nawet nieco lepiej, bo PO „Konkurencyjność transportu” zawierał prawie 8,2 mld euro na kolej, a PO „Infrastruktura drogowa” nieco ponad 20 mld euro. Zmiana rządu spowodowała, że cały wysiłek poprzedniej ekipy poszedł na marne. Wraz z wywalczeniem w Brukseli konkretnych środków dla Polski, a następnie pojawieniem się nowych propozycji układu programów operacyjnych, programowanie praktycznie zaczęło się od nowa. Zamiast oddzielnych PO „Transport drogowy” i „Konkurencyjność transportu”, powstał duży program infrastrukturalny „Infrastruktura i Środowisko”.

Z każdym miesiącem mniej kolei

Zmiany te miały być dla kolei pomyślne -po raz pierwszy zaczęło głośno mówić o zasadzie 60:40 i w pierwszym momencie wydawało się, że zostanie ona w pełni zastosowana. Mnożyły się konferencje i zapowiedzi pierwszej linii kolei szybkich prędkości w Polsce. Wydawało się, że nowy rząd nie przeznaczy na kolej mniej, niż chciał poprzedni. A jednak - od pewnego czasu środki zaplanowane dla transportu kolejowego topnieją w oczach. Kolejarskie związki zawodowe alarmują, że z miesiąca na miesiąc obcina się nakłady na kolej. Oznacza to, że w najbliższym czasie nie będzie w Polsce superszybkiej kolei.

Kiedy w ubiegłym roku rząd Marka Belki chciał dać na kolej 6 mld euro z unijnych pieniędzy, Polskie Linie Kolejowe zaplanowały inwestycje na 6,74 mld euro. Z tych pieniędzy miały być finansowane przygotowania do budowy linii dużych prędkości (250-300 km/godz.), łączących Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław. Za ponad 1,4 mld euro miał też powstać pierwszy, superszybki odcinek tej kolei: Wrocław-Kalisz. PLK chciały także zmodernizować i dostosować do prędkości 200-250 km/godz. linię z Gdyni przez Warszawę do Katowic i Zembrzydowic, zmodernizować trasę Wrocław - Poznań - Szczecin oraz zlikwidować tzw. wąskie gardła, gdzie pociągi muszą zwalniać do 40 km/godz.

Na początku kwietnia Ministerstwo Transportu i Budownictwa zmniejszyło wysokość środków na kolej do 5,4 mld euro, w tym 5 mld euro na infrastrukturę i 400 mln na tabor - powiedział Zbigniew Szafranski, wiceprezes PKP Polskie Linie Kolejowe. Wówczas PLK zrezygnowało z budowy pierwszego odcinka linii wysokich prędkości z Wrocławia do Kalisza. Cięcia oznaczały też, że linia z Warszawy do Kielc zostanie wyremontowana tylko do Radomia.

Jednak w kwietniu okazało się, że dofinansowanie kolei w latach 2007-13 skurczy się o kolejne 1,4 mld, czyli do 4 mld euro. Cała ta kwota została zarezerwowana na remonty torów, wykonanie projektu linii dużych szybkości i zakup taboru. Pewne jest już, że nie wystarczy pieniędzy na część ważnych inwestycji, które miały być zrealizowane w latach 2007-13 za środki pozyskane z Unii. Wobec tego PKP PLK nie wykona modernizacji linii Warszawa - Katowice oraz linii Poznań - Szczecin. Grozi to również zamknięciem z powodów technicznych nawet 7 tys. km linii kolejowych, czyli ok. 30 proc. wszystkich linii w kraju. Ostateczny plan modernizacji polskiej sieci kolejowej powstanie do końca czerwca, kiedy zatwierdzi go Ministerstwo Transportu.

A drogę nie ubywa

Wydaje się, że nowy podział priorytetów może się nie podobać także drogowcom, bo ilość dostępnych dla nich środków z ogólnokrajowych programów operacyjnych zmalała z 27 mld euro do ok. 10 mld euro (nie licząc programów regionalnych, gdzie na infrastrukturę transportową zarezerwowano dodatkowo ponad 5 mld euro). Nadal jest to jednak 2,5 razy więcej, niż mogą dostać kolejarze. W praktyce nie zmieni się jednak zakres robót, jaki planuje wykonać w okresie 2007-2013 GDDKiA: budowane bowiem będą autostrady A1, A4 i A18. W 2013 roku ma być ich o 605 km więcej niż na koniec obecnego okresu finansowania, w którym zakłada się, że będzie ich 1125 km. Zatem, do 2013 roku zostanie zrealizowany praktycznie cały program budowy autostrad (o łącznej długości 1830 km). Do tego dojdzie 1300 km gotowych dróg ekspresowych realizowanych w tym samym

Porównanie kwot planowanych na poszczególne działania w PO Infrastruktura i Środowisko

Wszystkie kwoty w mln euro:

Działanie	Propozycja Ministerstwa Rozwoju Regionalnego	Propozycja Ministerstwa Transportu
Rozwój sieci drogowej TEN_T	7000	7000
Rozwój sieci lotniczej TEN_T	400	400
Rozwój transportu kolejowego	4000	4750
Rozwój transportu morskiego	400	550
Transport miejski w obszarach metropolitalnych	1510	1250
Rozwój transportu intermodalnego	80	110
Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych	0	80
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	100	250
Bezpieczeństwo transportu lotniczego	0	50
Drogi krajowe poza siecią TEN_T	740	1560
Rozwój inteligentnych Systemów Transportowych	60	60
Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie Wschodniej Polski	1000	1200
Razem	15290	17260

Przedstawione dane pochodzą z konferencji prasowej Ministra Jerzego Polaczka, która odbyła się 24 maja 2006 r.

prioritycie i 290 km takich dróg w prioritycie „Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej” (drogi S7 i S8). Docelowo wraz z prioritytem „Drogi krajowe poza siecią TEN-T” będzie to ok. 1700 dróg ekspresowych, czyli także praktycznie cały program GDDKiA.

Program budowy dróg jest zatem o wiele „bogatszy” od programu kolejowego. Mimo to Ministerstwo Transportu chce, aby środków na drogi było jeszcze więcej.

Najnowszy podział środków w PO Infrastruktura i Środowisko

Według najnowszych informacji, Ministerstwo Transportu postuluje zapisanie w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wydatków w kwocie przekraczającej 17 mld Euro, z czego na transport drogowy przeznaczono 58% (10 mld), zaś na publiczny 35,4% (6,1 mld) - z tego wspomniane 4 mld euro na kolej. Szczegółowy rozkład kosztów zawiera tabela na str. 2.

Całkowita kwota wydatków w PO IiŚ miałyby być o 2 mln euro wyższa od proponowanej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, jednakże udział procentowy różnych

wydatków byłby zbliżony. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zaproponowało bowiem 57,8% (8,8 mld) na transport drogowy oraz 36,6% (5,6 mld) na transport publiczny, w tym 4,6 mld euro na kolej. Reasumując, Ministerstwo Transportu postuluje podwyższyć wydatki na transport publiczny o 0,5 mld euro. Nie jest to zbyt wiele, zwłaszcza, że wydatki na transport drogowy planuje się zwiększyć aż o 1,2 mld euro (patrz tabela).

Czy zatem nowy NPR oznacza, tak jak alarmowaliśmy w numerze 4 (jesień 2005), koniec kolei w Polsce? Wiele wskazuje, że tak, tym bardziej, że PiS już zapowiedział przedłużenie obowiązywania specustawy drogowej do 2015 roku. Kolej nie może się cieszyć takimi przywilejami w zakresie procedur lokalizacyjnych, ani (jak wykazaliśmy powyżej) w przydziale środków unijnych. ●

Wykorzystano:

- 1 - Regulation (EC) No 2236/95 nowelizowana przez REGULATION (EC) No 1655/1999, artykuł 4, ust. 3
- 2 - COM(2004) 475 final
- 3 - Narodowy Plan Rozwoju, wstępny projekt 2007-2013 z dnia 11 stycznia 2005 r.
- 4 - Projekt PO „Infrastruktura Drogowa” i „Konkurencyjność transportu” z dnia 31 sierpnia 2005 r.
- 5 - PO „Infrastruktura i środowisko” Projekt z dnia 8 maja 2006 r.

Wojciech Szymalski

Ile kolei w regionach?

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006 był opracowywany na szczeblu rządowym, jedynie w konsultacji z samorządami. Mimo iż pierwotnie zakładał przeznaczenie części środków na inwestycje w transport szynowy, to ostateczna jego wersja wyeliminowała jakiegokolwiek możliwości poprawy stanu infrastruktury kolei regionalnej. Potrzeby w tym zakresie byłyby znaczne - zwłaszcza, że fundusze mogłyby wesprzeć program regionalizacji PKP Przewozy Regionalne. Obecnie sytuacja się odwróciła - Regionalne Programy Operacyjne na lata 2007-2013 tworzą samorządy we własnym zakresie, konsultując ich zapisy z rządem. Czy można także oczekiwać zmiany w zakresie finansowania kolei regionalnej?

Konsultacje RPO w regionach

Obecnie praktycznie we wszystkich województwach przeprowadzane są konsultacje społeczne regionalnych programów operacyjnych. Na stronach internetowych czternastu urzędów marszałkowskich można znaleźć pełne projekty RPO podlegające konsultacji. Tylko województwo Zachodniopomorskie nadal opracowuje swój program, a przynajmniej trudno znaleźć ślad najnowszej wersji RPO na jego stronie internetowej. W tabeli nr 1 znajdują się informacje

o tym gdzie i do kiedy można składać uwagi i wnioski do konsultowanych obecnie RPO. Więcej informacji, w tym linki do stron internetowych z projektami RPO, umieszczona są na stronie www.czt.zm.org.pl w dziale „aktualności”.

RPO dla kolei

Jeśli przyjrzymy się wszystkim dostępnym obecnie projektom RPO to zauważymy, że na tym etapie prac sytuacja kolei jest dobra. Przeprowadziliśmy krótką analizę zapisów projektów RPO na temat kolei. Wzięliśmy pod uwagę to czy RPO wyznacza możliwość realizacji inwestycji w kolej regionalną na trzech poziomach: działań, typów projektów i rezultatów prioritytów. Rozpatrzyliśmy także możliwość realizacji ze środków RPO dwóch najbardziej podstawowych typów projektów kolejowych: zakup taboru i remont linii kolejowych. Wyniki analizy pokazujemy w tabeli nr 2. Nie można jednoznacznie wskazać regionu, w którym inwestycje kolejowe nie mogłyby być realizowane. Najgorsze wyniki - dla województwa zachodniopomorskiego - nie są oparte na kompletnych danych. Trzeba jednak przyznać, że w niektórych województwach zapisy programów operacyjnych są na tyle niejasne, że mogą sygnalizować niechęć do finansowania inwestycji kolejowych, która może się objawić na etapie szczegółowego przyznawania środków. Najbardziej jednoznacznie wydaje się definiować swoje potrzeby w zakresie inwestycji w kolej województwo Pomorskie (patrz ramka). ➡

Pomorskie

Województwo Pomorskie bardzo precyzyjnie i odważnie opisuje działania związane z koleją. Działanie pt. Rozwój regionalnej infrastruktury kolejowej wymienione jest jako drugie w prioritycie 5 - Regionalny system transportowy. W obecnym projekcie RPO przeznaczono na realizację tego prioritytu 237, 4 mln euro. Bardzo pozytywnie należy się odnieść do jasno określonych efektów, jakie zamierza osiągnąć województwo w ramach prioritytu. Wśród nich znajdziemy bardzo odważny cel: utrzymanie wielkości przewozów pasażerów regionalnym transportem kolejowym. Cel ten w sytuacji corocznego ograniczania liczby połączeń przez PKP Przewozy Regionalne wydaje się być ambitny. Natomiast wśród wskaźników rezultatu i oddziaływania prioritytu odnajdziemy oznaki wyraźnego dążenia regionu do realnych działań za pomocą środków unijnych. Władze województwa chcą osiągnąć poprawę długości linii kolejowych (oraz dróg kołowych) w stanie dobrym o 25 punktów procentowych (z 50% do 75%). Chcą także zwiększyć liczbę pociągów regionalnych w stosunku do 2004 roku, kiedy było ich 98, do 120 w roku 2013 utrzymując liczbę pasażerów poza granicami aglomeracji Trójmiasta na podobnym poziomie. Jest zatem pewne, że województwo pomorskie zainwestuje w kolej, być może nawet wypełniając w tym zakresie zalecenia unijne. To co odróżnia RPO tego województwa od innych, to koncentracja środków na inwestycjach infrastrukturalnych - nie wspomina się natomiast o zakupie nowego taboru.

Najlepiej prezentują się perspektywy regionalnego transportu kolejowego w tych województwach, gdzie RPO wyróżnia oddzielne działanie, w którym znajdują się środki wyłącznie na inwestycje kolejowe. Tak jest w pomorskim, ale także w podlaskim i mazowieckim, choć w tym ostatnim zapisy RPO nie są jednoznaczne. Nazwa priorytetu mazowieckiego RPO nie wskazuje, iż dotyczy on wyłącznie inwestycji kolejowych, ale wskaźniki rezultatu dotyczą właściwie wyłącznie transportu kolejowego. Poza tym tylko w czterech województwach nie wskazano jednoznacznie osobnych typów inwestycji kolejowych, które mogłyby podlegać dofinansowaniu. Są to województwa: zachodniopomorskie, świętokrzyskie i podlaskie. Do tych województw należy także mazowieckie, gdzie opis typów projektów traktuje szeroko o inwestycjach w transport publiczny. Poza tym inwestycje kolejowe są w jakimś zakresie obecne we wszystkich województwach.

Najmniej wyraźnie zaakcentowało możliwość finansowania inwestycji kolejowych województwo lubelskie. Nie zawarto specyficznych dla transportu kolejowego wskaźników oceny rezultatów priorytetu, a zapisy w treści

Województwo	Termin zakończenia konsultacji RPO	Mail kontaktowy ws. RPO
Dolnośląskie	b.d.	umwd@umwd.pl
Kujawsko-Pomorskie	b.d.	urząd@kujawsko-pomorskie.pl
Lubelskie	do 9 czerwca br.	kontakt@lubelskie.pl
Lubuskie	do końca czerwca br.	fundusze.program@um.lubuski.pl
Łódzkie	b.d.	strategia@lodzkie.pl
Małopolskie	do końca sierpnia br.	mrpo@malopolska.mw.gov.pl
Mazowieckie	do końca sierpnia br.	rpo@mazovia.pl
Opolskie	do 30 czerwca 2006	konsultacje.rpo@umwo.opole.pl
Podkarpackie	jak najszybciej od 4 maja	drr@podkarpackie.pl
Podlaskie	do 15 sierpnia 2006	rafal.jorczykowski@umwp-podlasie.pl
Pomorskie	do 14 lipca 2006	rpo@voj-pomorskie.pl
Śląskie	b.d.	fundusze@silesia-region.pl
Świętokrzyskie	b.d.	wojcik.k@sejmik.kielce.pl
Warmisko-Mazurskie	do 31 maja 2006	dpr@warmia.mazury.pl
Wielkopolskie	do końca lipca br.	strategia2020@umww.pl
Zachodniopomorskie	b.d.	dp-sekretariat@wzp.pl

Tab. 1 Konsultacje RPO - terminy i kontakty

remontowanymi w ramach programów krajowych. Istnieje jednak zagrożenie, że na Śląsku kolej regionalna nie otrzyma znaczących środków unijnych.

Można zauważyć wśród województw dwa podstawowe podejścia do konstrukcji priorytetów transportowych. W jednym z nich, który zastosowała przeważająca liczba województw, łączy się w jednym priorytecie inwestycje kolejowe oraz inwestycje w transport publiczny w miastach, np. w województwach: łódzkim i wielkopolskim.

Województwo	Możliwość inwestycji w tabor kolejowy	Możliwość inwestycji w linie kolejowe	Istnieje osobne działanie kolejowe	Wymieniono typy projektów kolejowych	Są wskaźniki realizacji dot. kolei
Dolnośląskie	+	+	-	+	+
Kujawsko-Pomorskie	+	-	-	+	-
Lubelskie	+	+	-	+	-
Lubuskie	+	+	-	+	+
Łódzkie	+	+	-	+	+
Małopolskie	+	+	-	+	+
Mazowieckie	+	+	+ (tr. publ.)	-	+
Opolskie	+	-	-	+	+
Podkarpackie	+	+	-	+	+
Podlaskie	+/-	+	+	-	-
Pomorskie	-	+	+	+	+
Śląskie	+	-	-	+	-
Świętokrzyskie	-	+	-	-	+
Warmisko-Mazurskie	+	+	-	+	-
Wielkopolskie	+	+	-	+	-
Zachodniopomorskie	-	+/-	-	-	-

Tab. 2 Porównanie możliwości finansowania inwestycji kolejowych z RPO

programu w stosunkowo niejasny sposób formułując wśród innych typów projektów możliwości inwestycji w kolej. W innych województwach zdarzają się braki, które mogą sprawić kłopot wnioskodawcom w postaci np. niewymienienia wśród beneficjentów priorytetu zarządców infrastruktury kolejowej (warmińsko-mazurskie, lubelskie, mazowieckie). Od innych regionów odróżnia się także województwo śląskie, gdzie praktycznie nie wymienia się inwestycji w zakresie kolei regionalnej, znaczne są jednak zamiary rozwoju systemu szybkiego transportu kolejowego oraz zakupu taboru w tym celu. Dla silnie zurbanizowanego województwa śląskiego takie podejście nie musi oznaczać zaniedbania roli kolei dla całego regionu, zwłaszcza, że wiele z głównych połączeń regionalnych odbywa się liniami magistralnymi,

W drugim transport miejski jest włączony do innego priorytetu związanego zwykle z działaniami w obszarach metropolitalnych, np. w mazowieckim, śląskim i pomorskim. Trudno ocenić, które podejście będzie korzystniejsze dla inwestycji w kolej. Wydaje się, że w przypadku włączenia transportu miejskiego do priorytetu razem z koleją regionalną potrzeby miast mogą silnie konkurować z inwestycjami w kolej pozamiejską. Z kolei oddzielenie transportu miejskiego od regionalnego w znacznym stopniu ogranicza możliwości połączenia inwestycji w kolej regionalną z inwestycjami w systemy transportu zbiorowego obszarów aglomeracji. Dwa województwa umożliwiły inwestowanie w transport publiczny zarówno z priorytetu transportowego, jak i rozwoju metropolii: podkarpackie i małopolskie.

Kolej dla RPO, rozsądna...

Ale optymistycznie dla kolei skonstruowane regionalne programy operacyjne to dla poprawy jej stanu zbyt mało. Konieczna jest jeszcze chęć zgłaszania projektów przez inwestorów kolejowych. Jeśli chodzi o inwestycje w tabor to mogą w nich inwestować same samorzady. Praktycznie nie mogą one inwestować w linie kolejowe, gdyż mało który samorząd przejął od PKP normalnotorową linię kolejową w celu prowadzenia przewozów. Ważne jest zatem podejście PKP PLK S.A. do RPO w zakresie infrastruktury kolejowej. Trudno odmówić Polskim Liniom Kolejowym chęci do inwestowania, gdyż postanowiły zachęcić regiony do umieszczenia swoich projektów w programach operacyjnych poprzez organizację serii spotkań z władzami regionów, prezentując proponowane projekty. Jednak nie we wszystkich regionach PKP PLK S.A. w ten

sposób zyskała przychylność. W wielu bowiem oczekiwania i możliwości samorządu względem inwestycji kolejowych są zdecydowanie odmienne od tego co chce zaoferować im zarządca infrastruktury.

... i lekkomyślna

W większości województw propozycje PKP PLK S.A. zostały ocenione nieprzychylnie. W tabeli nr 3 przedstawiamy wskaźniki efektywności inwestycji. Najlepsze wskaźniki są dla województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie koszt remontu jednego kilometra linii kolejowej wyniósłby niewiele ponad 1 mln złotych, a skrócenie czasu jazdy o 1 minutę mniej niż 2 mln złotych. Mimo jednak stosunkowo dobrych wskaźników efektywności to dobór proponowanych przez PLK inwestycji jest z reguły przypadkowy i niedostosowany do potrzeb regionów.

ciąg dalszy na str. 13



Aleksander Buczyński, Magdalena Zowsik

Powstała ogólnopolska Koalicja na rzecz zrównoważonego transportu

30 marca 2006 r. w Warszawie odbyło się założycielskie spotkanie Koalicji na rzecz Zrównoważonego Transportu. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele ok. 20 organizacji ekologicznych i społecznych z Warszawy, Łodzi, Krakowa, Wrocławia, Poznania, Białegostoku, Częstochowy, Gdańska, Grodziska Mazowieckiego oraz Nowej Soli.



Spotkanie założycielskie Koalicji Lanckorońskiej (MZ)

Założyciele Koalicji zdecydowali się powrócić do nazwy Koalicja Lanckorońska, która nawiązuje do dobrej historii

wspólnych działań ekologów na rzecz ekologicznego transportu z lat 90. Na spotkaniu ustalono tekst deklaracji założycielskiej i regulaminu Koalicji, które są dostępne na stronie www.zm.org.pl/koalicja. Koalicja ma na celu promocję zrównoważonego transportu oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Pierwsze działania Koalicji będą koncentrowały się na promocji idei transportu intermodalnego, którego idea streszcza się w hasło TIR-y na tory, oraz transportu rowerowego i publicznego. Koalicja zajmie się także edukacją o wpływie transportu na środowisko i działaniami na rzecz wzmocnienia udziału społecznego w podejmowaniu związanych z transportem decyzji dotyczących środowiska.

Do wstępowania w szeregi Koalicji zachęcamy zarówno organizacje pozarządowe, jak i osoby prywatne. Wystarczy nadesłać na adres sekretariatu Koalicji specjalną deklarację o przystąpieniu do Koalicji i zostać, w wyniku głosowania, zaakceptowanym przez obecnych członków grupy. W pierwszym roku działalności sekretariat Koalicji prowadzi stowarzyszenie Zielone Mazowsze z Warszawy, a sekretarzem Koalicji jest Krzysztof Rytel.

Spotkanie założycielskie Koalicji Lanckorońskiej (MZ)

Program „Rozwój Polski Wschodniej” nie dla kolei

Trwają obecnie konsultacje Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej”. Został on przygotowany w odpowiedzi na propozycję Komisji Europejskiej dotyczącą dodatkowego wsparcia dla najstabiliej rozwiniętych regionów Polski, będących równocześnie jednymi z najbiedniejszych regionów w całej Unii.

Przygotowany projekt zawiera następujące priorytety i działania:

Priorytet I: Nowoczesna gospodarka

Działanie 1.1 Infrastruktura uczelni wyższych

Działanie 1.2 Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego

Działanie 1.3 Wspieranie innowacji

Działanie 1.4 Promocja i współpraca

Priorytet II: Miejskie ośrodki wzrostu

Działanie 2.1 Systemy miejskiego transportu zbiorowego

Działanie 2.1 Infrastruktura wspierająca funkcje metropolitalne

Priorytet III: Drogi wojewódzkie

Priorytet IV: Pomoc techniczna

Obecnie nie jest jeszcze określona wysokość środków przeznaczonych na cały program operacyjny, ani na poszczególne priorytety.

Jak widać w zakresie infrastruktury transportu zbiorowego przewidziano jedynie działania w transporcie miejskim. Nie uwzględniono żadnych inwestycji w transport publiczny poza miejski, w tym kolejowy. Jest natomiast osobne działanie pt. „Drogi wojewódzkie”.

Wydaje się to być niezgodne z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju oraz polityką horyzontalną Unii Europejskiej dotyczącą ochrony środowiska, w tym zwłaszcza przeciwdziałania zmianom klimatycznym.

Brak działań skierowanych na rewitalizację i rozwój transportu kolejowego wydaje się być niezgodny także z diagnozą rozpoczynającą tekst programu operacyjnego, która stwierdza m.in.: „W Polsce wschodniej znajduje się 22,7% krajowej eksploatowanej sieci kolejowej. Na 100 km kw. przypada 4,6 km linii kolejowej, podczas gdy średnio w kraju wskaźnik ten wynosi 6,4. Mimo niskiej gęstości sieci kolejowej na tym obszarze w ciągu ostatnich 5 lat zamknięto 660 km linii. W tym wypadku także występuje pilna potrzeba modernizacji linii kolejowych, łączących główne ośrodki miejskie z Warszawą oraz prowadzących do przejść granicznych, a także rozważyć należy otwarcie zamkniętych linii dla ruchu lokalnego.”

Również w analizie SWOT znajduje się stwierdzenie o złym stanie technicznym sieci drogowej i kolejowej.

Tymczasem w proponowanych działaniach nie znajduje się ani modernizacja linii kolejowych, ani przywracanie zamkniętych linii lokalnych.

Zdaniem Centrum Zrównoważonego Transportu inwestycje w zakresie linii kolejowych oraz taboru są niezwykle potrzebne dla rozwoju Polski wschodniej. Szczególnie ważne byłoby działania w następujących zakresach:

1. Modernizacja linii kolejowych łączących miasta submetropolitalne z Warszawą, przede wszystkim Lublin i Rzeszów a także Olsztyn (odcinek Działdowo - Olsztyn)

2. Modernizacja linii kolejowych łączących ośrodki regionalne Polski wschodniej: Rzeszów, Lublin, Siedlce, Białystok oraz ewentualnie Łomża, Ostrołęka, Olsztyn. W tym korytarzu planowana jest droga ekspresowa S-19. Brak połączeń kolejowych byłby sprzeczny z europejską Białą Księgą dotyczącą transportu, a także polityką zrównoważonego rozwoju. Tym bardziej, że istnieją linie kolejowe umożliwiające takie połączenie, tylko są one w bardzo złym stanie i na większości nie jest prowadzony ruch pasażerski.

3. Rewitalizacja połączeń kolejowych łączących ośrodki subregionalne ze stolicami regionów. Przykładem jest relacja Zamość - Lublin. To skandal, że do tak dużego ośrodka, niegdyś wojewódzkiego, jakim jest Zamość, kursuje tylko jeden pociąg dziennie. Dla porównania w relacji Lublin - Zamość kursuje ponad 40 autobusów PKS dziennie - po załadowanych drogach. Przykładem sensownego projektu mogłoby być zapewnienie bezpośredniego połączenia kolejowego Lublina z Zamościem, z odtworzeniem łącznicy omijającej stację przesiadkową w Zawadzie i budową przystanków w centrum Zamościa. Połączenie obsługiwałoby kilka szt. szynobusów z częstotliwością co godzinę w szczycie oraz co dwie poza szczytem i w święta. Wskazane byłoby zagęszczenie kursów na odcinku Świdnik - Lublin.

4. Rewitalizacja połączeń kolejowych do ośrodków turystycznych i uzdrowiskowych, takich jak np. Frombork, Mrągowo, Mikołajki, Ruciane-Nida, Pisz, Gołdap, Augustów, Białowieża, Włodawa, Zwierzyniec, Susiec, Horyniec Zdrój, Ustrzyki Dolne, Łupków. Turystyka jest jednym z sektorów przewidzianych do wsparcia w ramach programu, stanowiąc istotną szansę rozwoju dla Polski Wschodniej. Tymczasem, brak dostępności kolejowej jest jednym z podstawowych czynników ograniczających popularność i rozwój miejscowości turystycznych. Przykładowo, dla turysty z Niemiec, przyzwyczajonego do doskonałej komunikacji kolejowej, miejscowości poza siecią kolejową nie istnieją w jego świadomości.

Niezrównoważenie inwestycji transportowych dla Polski wschodniej jest tym większe, że w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko przewidziano dodatkowo ok. 1 mld euro na osobny priorytet „Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej”.



(Artykuł dostępny także na stronie internetowej www.zm.org.pl)

Czas na szybką kolej dla polskich metropolii

Niekwestionowanym liderem w zakresie rozwoju szybkiej kolei miejskiej w Polsce jest Trójmiasto. Gdańsk, Sopot i Gdynia nie muszą takiej kolei tworzyć – po prostu ją mają, w dodatku z roku na rok liczba jej pasażerów rośnie, podobnie jak zasięg kursowania pociągów. Co więcej po zrealizowaniu planów dotyczących

Trójmiejskiego Związku Komunikacyjnego SKM-ka powinna zyskać nowy impuls do rozwoju. Inne miasta w mniejszym stopniu ufają kolei jako środkowi sprawnego transportu miejskiego, ale coraz wyraźniej widać, że zmiana podejścia jest tylko kwestią czasu, choć nie przebiega bez problemów.

Po Śląsku szybko i sprawnie

Krótki przegląd rozwoju systemów szybkiej kolei miejskiej w Polsce nie przypadkowo zaczynamy od konurbacji górnośląskiej. Prace nad szybką koleją dla GOP toczą się obecnie szybko i konsekwentnie. Ich koordynatorem jest Urząd Marszałkowski, który ma ustawowe obowiązki w zakresie organizowania kolei regionalnej, ale dobrą wolę wykazują w tym względzie także poszczególne miasta. To właśnie z myślą o szybkiej kolei miejskiej przez Katowice, Śląski Urząd Marszałkowski połączył swoje siły z Mazowszem w celu zakupu czterech własnych nowoczesnych składów elektrycznych do przewozów pasażerskich. Choć przetarg ten ze względu na protesty ciągnie się niemiłosiernie długo, to jednak daje czas na dokładniejsze studia nad uruchomieniem szybkiej kolei. A na Śląsku przygotowywana jest już szczegółowa koncepcja szybkiej międzymiastowej kolei dla potrzeb konurbacji.

Pierwsza koncepcja została przygotowana przez Politechnikę Śląską dla linii kolejowej Bytom - Zabrze - Gliwice już w 2004 roku. Co ciekawe obecnie jest to linia nieużywana w pasażerskiej komunikacji kolejowej. Jest ona jednak w dobrym stanie technicznym, znacznie lepszym niż niektóre funkcjonujące linie kolejowe, bo umożliwia przejazd z prędkością 80 km/h praktycznie bez ograniczeń na całej długości. Jej uruchomienie zapewni najszybszy, spośród funkcjonujących środków komunikacji miejskiej, czas przejazdu pomiędzy centrami Bytomia i Gliwic. Aby przystosować linię do ruchu pasażerskiego trzeba jeszcze wybudować na niej nowe, dogodniej położone przystanki kolejowe, np. przy nowych centrach handlowych w Zabrzu. Śląski Urząd Marszałkowski planuje jednak rozruch tego połączenia nawet bez nowych przystanków. Wykonawca przewozów ma być wyłoniony w pierwszym w kraju przetargu na przewozy kolejowe dla jednej linii kolejowej. Urząd Marszałkowski chciałby dofinansowywać przewozy kwotą ok. 2 mln złotych. Przetarg ma być ogłoszony jeszcze w wakacje.



Pierwszy pociąg na stacji Kraków Balice (www.komunikacja.krakow.pl)



Pociąg SKM na stacji Warszawa Zachodnia (www.skm.warszawa.pl)

DONIESIENIA KOLEJOWE

Remont tunelu średnicowego w Warszawie

Od początku lipca Warszawiacy dojeżdżający do centrum kolejną mają utrudnioną podróż. PKP PLK S.A. prowadzi długo oczekiwany remont tunelu średnicowego. Obecnie parametry tunelu umożliwiają podróż w ślimaczym tempie, zaledwie 20 km/h, a pociągi kursują z niską częstotliwością ok. 5 minut, podczas gdy np. metro może kursować w odstępach 2-2,5 minuty.

Podczas remontu wymienione zostaną wszystkie odwodnienia i kanały na kable elektryczne. Zostanie zamontowany system telewizji przemysłowej oraz nowy system przeciwpożarowy dla stacji Warszawa Śródmieście i Warszawa Centralna. Tory tunelu w części podziemnej będą wykonane technicznie tak jak tory metra, czyli na podbudowie betonowej. W związku z tym parametry ruchu w tunelu średnicowym zostaną przywrócone do stanu poprzedniego, tzn. 60 km/h a pociągi będą mogły kursować w odstępach co 3 minuty.

Podczas remontu wszystkie pociągi osobowe jeżdżące tunelem średnicowym kursują tylko do stacji Warszawa Zachodnia (z zachodu) i Wschodnia (ze wschodu). Co ciekawe po torach dalekobieżnych kursuje tylko SKM w Warszawie oraz pociągi linii radomskiej (Warszawa-Radom). Uruchomiono komunikację zastępczą, ale tylko pomiędzy Warszawą Wschodnią i Placem Zawiszy przy stacji Warszawa Ochota. Pomiędzy Warszawą Zachodnią i Warszawą Ochotą kursują wahadłowe pociągi, zatem aby dojechać np. z Sochaczewa do Warszawy Centralnej na bilecie kolejowym trzeba się aż dwa razy przesiadać, co jest sytuacją absurdalną. Informacja o dodatkowych autobusach i pociągach jest niewystarczająca i nie ma jej np. na przystankach pośrednich autobusów zastępczych, np. Centrum przy stacji Warszawa Śródmieście. PKP nie porozumiała się też z ZTM w sprawie wspólnego biletu na komunikację miejską i pasażerowie Kolei nie mogą poruszać się wzdłuż tunelu średnicowego pojazdami ZTM na podstawie biletów kolejowych. Obydwie strony przerzucają się winą za niepodpisanie porozumienia w tej sprawie.

Po dwóch latach rozstrzygnięto przetarg na nowe eż dla Mazowsza i Śląska

Samorząd Województwa Mazowieckiego wybrał ostatecznie dostawcę 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych, z których 10 ma zasilić szeregi taboru Kolei Mazowieckich, a 4 będą obsługiwały Województwo Śląskie. 14 kwietnia 2006 r. zawiadomiono, że wybrano ofertę Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG za cenę (z VAT) - 325 783 518,25 PLN, czyli 23 270 251 mln za sztukę. Jednak konkurencyjna firma biorąca udział w negocjacjach bez ogłoszenia - Stadler złożyła protest a potem odwołanie do Urzędu Zamówień Publicznych. Zostało ono uwzględnione przez arbitrów UZP i propozycja firmy Bombardier została odrzucona ze względu na wady formalne oferty w dniu 25 maja br. Tym samym w dniu 6 czerwca 2006 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego mógł zatwierdzić wniosek komisji przetargowej o wyborze najkorzystniejszej oferty na dostawę 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych złożonej przez firmę Stadler Bussnang AG, za cenę (z VAT) 314 272 000,00 zł, czyli 22 448 000 zł za sztukę.

Bezpodstawne zawieszenia pociągów w marcu

31 marca Centrum Zrównoważonego Transportu przeprowadziło badania wybranych pociągów z listy pociągów likwidowanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne od 1 kwietnia 2006 r. Celem wrywkowych badań było stwierdzenie, czy dane przewoźnika dotyczące rentowności kasowanych pociągów są wiarygodne.

Druga koncepcja jest obecnie opracowywana przez konsorcjum stowarzyszenia Zielone Mazowsze oraz Politechniki Krakowskiej dla połączenia Sosnowiec - Katowice - Tychy Miasto. Opracowanie będzie bardziej szczegółowe, niż dla linii Bytom - Gliwice i będzie zawierało m.in. szczegółowe koncepcje lokalizacji nowych przystanków szybkiej kolei, program integracji nowego połączenia z obecnie funkcjonującym systemem transportu zbiorowego, propozycje lokalizacji parkingów park&ride oraz dotyczące rozkładu jazdy. Nowe połączenie w części trasy od stacji Tychy do stacji Tychy Miasto wznowi zawieszoną kilka lat temu komunikację kolejową. Opracowanie ma zbadać celowość przedłużenia tego połączenia do Oświęcimia.

Kraków po swoich torach

Od 1 czerwca 2005 dzięki nowym szynobusom posiadanym przez Małopolski Urząd Marszałkowski PKP Przewozy Regionalne uruchomiły nową ofertę Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) dla mieszkańców Krakowa. Wcześniej, bo od 19 lipca 2003 roku, tak jak np. w Warszawie, obowiązuje tam strefowa taryfa biletowa w aglomeracji krakowskiej. Jednak dopiero nowy rozkład jazdy na trasach Wieliczka-Kraków-Krzeszowice i Skawina-Kraków-Krzeszowice wprowadził nową jakość. Nie jest on jednak ułożony w formie taktu, a taryfa SKA nie jest konkurencyjna wobec biletów komunikacji miejskiej i autobusowych przewoźników prywatnych.

Od końca maja br. SKA kursuje także do lotniska w Balicach. To ostatnie osiągnięcie trzeba przywitać z uznaniem, gdyż w Krakowie udało się coś, co w wielu miejscach w kraju udaje się rzadko, tzn. współpraca między różnymi podmiotami, w tym wypadku pomiędzy samorządem, PKP PLK S.A., wojskiem i zarządem portu lotniczego. Ten sukces, z powodu pośpiechu w jakim przygotowano nową ofertę, okupiony został wieloma bulwersującymi niedociągnięciami. Najważniejsza powinna być łatwość korzystania z oferty przez pasażera, np. poprzez kursowanie pociągów w takcie co 30 minut. Jednak rozkład jazdy zawiera 70 pociągów kursujących w nierównych odstępach. Do tego dochodzi zupełny brak kampanii informacyjnej na temat nowego połączenia prowadzonej przed jego uruchomieniem. Jeszcze na dwa dni przed otwarciem nikomu poza organizatorami nie było wiadomo, czy kolej do Balic ruszy. Nawet jeszcze tydzień po uruchomieniu pociągów nie było ich ani w internetowym rozkładzie jazdy, ani w systemie komputerowym kas PKP, przez co bilet można było kupić jedynie w pociągu. Pośpiech spowodował także nieuzasadnione koszty. Przeprowadzono kosztem 5 mln złotych prace remontowe na torach od Krakowa Głównego do Krakowa Mydlnik, na które jeszcze w tym roku mają wkroczyć ekipy modernizacyjne i je rozebrać po to, aby odbudować w zupełnie nowym standardzie za pieniądze unijne. Sprawdzi się w tym przypadku powiedzenie „kto szybko daje ten dwa razy daje”.

Nie ulega jednak wątpliwości, że rozwój kolei aglomeracyjnej w Krakowie nabrał dynamiki. Niedawno został rozstrzygnięty przetarg na sporządzenie studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie oraz integracji tej oferty z pozostałym transportem zbiorowym poprzez wspólny bilet. Studium

będzie zawierało ocenę możliwości realizacji nowych przystanków kolejowych w Krakowie, zalecenia dotyczące modernizacji istniejących linii kolejowych i ocenę konieczności budowy nowych tącznic kolejowych, koncepcję docelową linii SKA dla miasta oraz powiązania jej przystanków w węzły przesiadkowe z obecną komunikacją publiczną. Dla wszystkich tych działań podstawą były dobre i konkretne zapisy dotyczące planów rozwoju SKA w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Krakowa przyjętym w 2003 roku. Wykonano już blisko połowę założonych w Studium planów jednak w sposób pozostawiający wiele do życzenia.

W Warszawie jak po grudzie

Chyba najwięcej kontrowersji wzbudza obecnie szybka kolej miejska w Warszawie. Inaczej niż w innych miastach, w stolicy każdy wydaje się mieć swoje własne pojęcie o tym, jak ma funkcjonować kolej. Dodatkowo wszyscy poruszają się w tym świecie idei bez przewodnika. Strategia rozwoju Warszawy do roku 2020 zawiera niewiele szczegółów dotyczących SKM w Warszawie, a Studium Zagospodarowania jest dopiero w opracowaniu, przy czym pierwszy projekt Studium o SKM wspomina tylko jako o koncepcji wartej dalszego rozważenia.

Swoją wizję SKM dla Warszawy ma ekipa byłego prezydenta miasta. W październiku 2005 roku pod jego przewodnictwem, wielki wyjazd na tory spółki miejskiej Szybka Kolej Miejska odbył się za sprawą nowych-nie-nowych składów elektrycznych typu 14WE. Uruchomiono przewozy w relacji Warszawa Falenica – Warszawa Zachodnia. Wybór okazał się fatalny, bo czas, a zwłaszcza częstotliwość kolei, na tej trasie nie są konkurencyjne wobec komunikacji autobusowej. W dodatku SKM Sp. z o.o. spóźniła się z zamówieniem tras w PKP PLK S.A. i praktycznie nie było możliwości podróży SKM do centrum miasta w godzinach szczytu. Obecnie wybrano nowego prezesa spółki, który chce naprawić błędy. Udało się władzom spółki przekonać burmistrza Pruszkowa, aby zapłacił za przedłużenie kursowania SKM do tego miasta. Od grudnia SKM ma jeździć na stałe z Rembertowa zamiast z Falenicy. Dojazd z Ursusa (z kier. Pruszkowa) i Rembertowa do Centrum jest znacznie krótszy koleją niż autobusem, co dużo lepiej wróży SKM na tej trasie. Zbliżoną trasę proponowało zresztą CZT jeszcze rok przed uruchomieniem przewozów SKM na spotkaniu z jej ówczesnymi władzami.

Swoją wizję SKM w Warszawie ma przewoźnik samorządowo-kolejowy Koleje Mazowieckie. Od początku powstania spółki trwają trudne rozmowy w sprawie połączenia taryfy biletowej kolejowej i komunikacji miejskiej w granicach Warszawy. Sprawa, prawdopodobnie ze względów politycznych, posuwa się niewielkimi krokami. Do grudnia 2005 wspólny bilet obowiązywał tylko na linii Ursus – Warszawa Wschodnia. Następnie rozszerzono go także na linię z Gołębek i Jeziorek. Poważnym problemem jest fakt, zawierania przez ZTM umowy z Kolejami Mazowieckimi tylko na 3 miesiące. Przez to pasażerowie są trzymani w ciągłej niepewności co zmniejsza liczbę osób korzystających z oferty, zwłaszcza, że wspólne są tylko bilety okresowe obowiązujące minimum 30 dni.

ciąg dalszy na str. 11

z których korzysta na całej trasie poniżej 70 osób, z wyjątkiem tych, które mają wskaźnik pokrycia kosztów wpływami z biletów powyżej 40% albo są obsługiwane autobusami szynowymi.

Przeprowadzono badania w czterech pociągach regionalnych wokół Wrocławia, na fragmencie lub całości relacji. Z czterech pociągów tylko jeden spełniał kryteria wyznaczone przez przewoźnika.

W pociągach:

- nr 6623 Jelcz Laskowice (9.47) - Żmigród (11.34)

- nr 6620 Żmigród (10.59) - Jelcz Laskowice (12.32)

- nr 6622 Żmigród (13.53) - Jelcz Laskowice (15.37)

liczba pasażerów na badanych odcinkach przekraczała o 190%-340% oficjalne dane przewoźnika złożone w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego z żądaniem pokrycia deficytu tych pociągów.

Różnice te w odniesieniu do poc. 6623 i 6620 są tak znaczące, mimo że pomiaru dokonano jedynie na części trasy. I tak według przewoźnika w poc. 6623 jeżdżą na całej trasie 63 osoby, podczas gdy w trakcie badania na odcinku Siechnice - Oborniki Śląskie liczba pasażerów wyniosła 182. W pociągu 6620 według przewoźnika jeździ 47 osób, w trakcie badania tylko na odcinku Oborniki - Wrocław Główny naliczono 205 osób (uwaga: w przypadku pomiaru na odcinku trasy liczono także osoby wysiadające na pierwszej stacji kontrolowanego odcinka i wsiadające na ostatniej). W pociągu 6620 na całej trasie liczba wyniosła 182, podczas gdy PKP PR podaje 67.

PKP PR nie posiadają wiarygodnej metody liczenia frekwencji, nie wiedzą ile osób jeździ ich pociągami, podają dane diametralnie niezgodne z rzeczywistością, a ich prognozy deficytu nie mogą być traktowane poważnie. (więcej na stronie www.czt.zm.org.pl)

Dostęp do infrastruktury jeszcze droższy

Wciąż nie znamy jednostkowych stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy 2006/7. Pierwszy projekt cennika PKP PLK S.A. został odrzucony przez Urząd Transportu Kolejowego, gdyż nie uwzględnił on dotacji z budżetu państwa do utrzymania infrastruktury kolejowej – stawki były zbyt wysokie. Taka sytuacja potęguje chaos na rynku kolejowym. Przewoźnicy złożyli karty zamówień na pociągi bez wiedzy ile zapłacą za dostęp do torów.

Jeszcze bardziej bulwersują jednak doniesienia o możliwej dalszej podwyżce stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w przyszłym roku. Pierwszy projekt cennika PLK zawierał stawki wyższe o ok. 15%. Nawet po ich zmniejszeniu na skutek interwencji UTK nowe stawki wbrew planom ministerstwa transportu mogą być wyższe niż tegoroczne. W nowym cenniku mają zostać zniesione preferencyjne stawki dostępu do torów dla autobusów szynowych – zostaną one zakwalifikowane jako standardowy tabor kolejowy o wadze poniżej 100t. Oznacza to, że opłaty za przejazd szynobusami wzrosną w 2007 roku średnio o ponad 100% w stosunku do obecnych. Podobnie nie będzie także preferencyjnych stawek dla dużych przewoźników, co oznacza, że dla nich dostęp do torów realnie wzrośnie nawet o 20%. Co więcej system obliczania stawek faworyzuje wykorzystywanie przez przewoźników linii kolejowych, które nie są modernizowane. Najwyższe stawki dostępu do infrastruktury będą na liniach zmodernizowanych, za których naprawę zapłaciła Unia Europejska lub budżet państwa. Zatem PKP PLK S.A. będzie zarabiać najwięcej na liniach kolejowych, które funkcjonują za publiczne pieniądze.

Manipulując stawkami dostępu do infrastruktury Grupa PKP sztucznie wpływa na deficyt Przewozów Regionalnych. Poprzez faktyczny wzrost stawek wymusza się na samorządach sfinansowanie dodatkowych ok. 100 mln złotych deficytu przewozów regionalnych lub zamknięcie kolejnych linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego. Tą metodą PKP skutecznie zniechęca rząd i samorządy do inwestowania w linie kolejowe. Powyższe pokazuje, że w dalszym ciągu to PKP, a nie rząd, realizuje politykę dotyczącą kolei w kraju. Interesujące, że odbywa się to ze szkodą dla kolei, która poprzez wysokie stawki dostępu do torów nie może być konkurencyjna wobec transportu drogowego.

Koleje Mazowieckie zwiększyły zyski

Zysk netto spółki za 2005 r. wyniósł 1 mln zł, jak podał Marek Dawidowicz, dyrektor biura zarządu Kolei Mazowieckich Sp. z o.o., na konferencji „Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym”, zorganizowanej 5 czerwca, przez Zielone Mazowsze (Centrum Zrównoważonego Transportu).

Zamówienie obejmuje m.in.: szczegółowe badanie frekwencji podróźnych oraz wykonanie projektu szczegółowego rozkładu jazdy pociągów 2006/2007 dla wszystkich czynnych połączeń oraz dla linii nieczynnych kwalifikujących się do reaktywacji dla ruchu pasażerskiego.

Niestety, zadanie nie będzie łatwe, gdyż PKP Przewozy Regionalne już złożyło zamówienia do rozkładu na przyszły



W czerwcu br. Koleje Mazowieckie uruchomiły linie kolejowe, gdzie wcześniej zawieszono kursowanie pociągów: Nasielsk-Sierpc i Warszawa Gdańska-Legionowo-Radzymin. Na tych trasach kursują używane niemieckie szynobusy – takie jak na zdjęciu źródło: Koleje Mazowieckie

Oznacza to znaczny wzrost zysku w drugim półroczu, gdyż na koniec pierwszego półroczu zysk wyniósł 50 tys. zł. Był to pierwszy rok funkcjonowania spółki, który pokazał, że wydzielanie mniejszych spółek z PKP jest skuteczną metodą na poprawę wyniku finansowego. W sektorze regionalnych przewozów kolejowych jeszcze dwie inne spółki notują niewielkie zyski: sprawnie zarządzana SKM Trójmiasto i ostatnio usamorzódowana WKD. Natomiast gigant odpowiadający za przewóz ok. 75% pasażerów - PKP Przewozy Regionalne - notuje wielosetmilionowe straty.

W 2005 roku spółka Koleje Mazowieckie przewiozła 40 mln pasażerów i wykonała pracę eksploatacyjną 11,3 mln pociągokilometrów. Przychody wyniosły 306,6 mln zł, z czego 183,4 mln to przychody własne (w tym 115,8 mln zł wpływy ze sprzedaży biletów), 23,6 mln zł dotacje przedmiotowe do ulg ustawowych, 99,6 mln zł dotacja samorządowa. W grudniu przewoźnik zwiększył liczbę uruchamianych pociągów z 525 do 641 dziennie, co odpowiada wzrostowi pracy przewozowej o ok. 30%.

Zielone Mazowsze ułoży rozkład jazdy w Łódzkiem

Zielone Mazowsze (Centrum Zrównoważonego Transportu) wygrało przetarg na wykonanie projektu docelowego rozkładu jazdy kolejowych połączeń regionalnych w województwie łódzkim wraz z badaniem frekwencji podróźnych.

Przewoźnik przewiduje znaczną redukcję oferty, między innymi ma zostać całkowicie zawieszony ruch na aż pięciu liniach: Kutno - Płock, Łowicz - Zgierz, Kępno - Wieluń, Chorzew Siemkowice - Herby, Chorzew Siemkowice - Zduńska Wola, Chorzew Siemkowice - Częstochowa. Zielone Mazowsze będzie się starało ograniczyć skalę likwidacji linii przez proponowanie innych form redukcji kosztów - np. ograniczanie kursów w dni wolne od pracy, zastępowanie podwójnych składów elektrycznych pojedynczymi. Tego typu działania przynoszą widoczne rezultaty, m.in. od 1 czerwca po Opolszczyźnie kursuje 8 pociągów więcej, mimo że praca eksploatacyjna nie uległa zmianie. (więcej na stronie www.czt.zm.org.pl)



Nowy elektryczny zespół trakcyjny zakupiony przez województwo łódzkie – kosztował 12,5 mln zł. Pociąg będzie kursował po całym województwie. „Chcemy, aby jak najwięcej ludzi mogło go zobaczyć. Będzie jeździł po najbardziej uczęszczanych trasach. W jednym miesiącu do Skierniewic, a w następnych do Sieradza i Kutna” - zapowiada Stanisław Witaszczyk, Marszałek województwa łódzkiego (www.pr.pkp.pl)

Czas na szybką koleję dla polskich metropolii

Jeszcze inną wizję ma PKP PLK S.A. W wakacje zostanie przeprowadzony remont tunelu podmiejskiego linii średnicowej przez co przywrócone zostaną jej pierwotne parametry, czyli prędkość 60 km/h i możliwość kursowania pociągów z częstotliwością co 3 minuty. To jest dobra wiadomość. Gorsza to stan współpracy spółek Grupy PKP z miastem. Przykładem w tym zakresie jest chaos komunikacyjny w okresie remontu tunelu średnicowego (patrz - doniesienia kolejowe). Brak współpracy obrazuje także stan warszawskich dworców kolejowych, w tym szczególnie brak działań w zakresie połączenia stacji metra z dworcami: Gdańskim i Śródmieście. Budowa metra w ogóle nie została wykorzystana w tych miejscach jako dźwignia pozwalająca zrewitalizować te tereny, w tym dworce kolejowe, choćby przy pomocy inwestorów prywatnych. Także PKP PLK S.A. prowadząc konsultacje społeczne modernizacji linii kolejowych wybiegających z Warszawy pokazała, że nie ma miastu nic do zaoferowania organizując spotkania konsultacyjne wyłącznie poza stolicą. Z kolei władze stolicy nie były tymi konsultacjami zainteresowane i nie złożyły żadnych wniosków. Wnioski o budowę nowych przystanków kolejowych podczas konsultacji zamiast władz miasta zgłaszały organizacje pozarządowe. Jest to szczególnie niepokojące w sytuacji, kiedy podstawowym warunkiem rozwoju szybkiej kolei miejskiej w Warszawie jest konieczność budowy nowych przystanków kolejowych i przez to zwiększenie dostępności kolei dla warszawiaków w podróżach wewnątrzmijskich.

Inne miasta jeszcze dalej

Z innych miast właściwie tylko Wrocław spełnia obecnie jeden z podstawowych warunków włączenia kolei w system transportu miejskiego. Tylko tam udało się w pełni zintegrować taryfę biletową komunikacji miejskiej i kolejowej zarówno w granicach miasta - tzw. małej aglomeracji, jak i na przedmieściach w ramach tzw. dużej aglomeracji. Szerzej o bardzo prostym sposobie integracji biletowej we Wrocławiu pisaliśmy w numerze 2 Zielonego

Światła.* Inne miasta posiadają SKM jedynie w sferze marzeń. Sam rozkład jazdy pociągów podmiejskich PKP i specjalna aglomeracyjna taryfa biletowa w Szczecinie, Poznaniu czy Łodzi wiosny nie czyni. Wystarczy przyrzeć się krótkiemu zestawieniu danych nt. parametrów komunikacji szynowej w kilku miastach Europy i w polskiej stolicy (patrz tabela na dole strony).

Co nam do tego dołoży Unia Europejska?

Wydaje się, że dobrym sposobem na rozwój i integrację kolei do systemów komunikacyjnych polskich miast będą środki Unii Europejskiej. Wsparcie takich inwestycji będzie możliwe zarówno ze środków ogólnokrajowego programu operacyjnego (PO) „Infrastruktura i środowisko”, jak i regionalnych programów operacyjnych (RPO).

W PO inwestycje w transport publiczny będą mogły być realizowane w ramach osobnego działania 7.3 pt. Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Ministerstwo Transportu chce, aby na to działanie przeznaczyć 1510 mln złotych, a Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 1250 mln złotych.

Prawdopodobnie drugie tyle będzie można zdobyć z RPO. Cztery województwa wyodrębniają priorytety związane z modernizacją obszarów metropolitalnych, w ramach których zawarto także inwestycje w transport miejski: Małopolskie, Mazowieckie, Podkarpackie i Pomorskie. W tych czterech województwach będzie dostępna znaczna część z ok. 750 mln złotych. Jednak wnioski dotyczące transportu miejskiego będą w tych RPO konkurować z dużymi wnioskami, dotyczącymi rewitalizacji miast. Pozostałe województwa połączyły możliwości finansowania kolei aglomeracyjnej z innymi działaniami transportowymi. W nich łącznie można mówić o blisko 4 mld złotych na transport, w tym także na transport drogowy.

Czy kolej wygra w konkurencji z wnioskami drogowymi? Wiele zależy od współpracy pomiędzy przewoźnikami, zarządcą infrastruktury kolejowej i władzami samorządowymi. Jak można zaobserwować do tej pory są z nią duże problemy. Czy wizja rozwoju szybkiego transportu kolejowego dla obszarów metropolitalnych w Polsce dzięki funduszom unijnym pomoże je przezwyciężyć, zobaczymy w najbliższych latach. ●

Miasto	Liczba mieszkańców	Powierzchnia miasta	Liczba stacji i przystanków kolejowych w mieście	Liczba linii kolei aglomeracyjnej w systemie komunikacji publicznej	Liczba linii metra
Warszawa	1,7 mln	517,90 km ²	34	3	1 (w budowie)
Berlin	3,4 mln	891,75 km ²	130	9 (18 – linie łączą się)	9
Monachium	1,3 mln	310,43 km ²	44	10	6 (8 – linie łączą się)
Sztokholm	764 tys.	188 km ²	b.d.	4	3 (7 – linie łączą się) miasto wykorzystuje także linię lekkiego pociągu oraz linię wąskotorową
Kopenhaga	501 tys.	88,00 km ²	38	6 (7 – jedna pospieszna)	2
Zurich	366 tys.	91,88 km ²	65	24 - linie łączą się	0
Hamburg	1,7 mln	755,16 km ²	58 (70 – 12 oddzielnych stacji kolei regionalnej)	3 (6 – linie łączą się)	3

Źródło: Wikipedia oraz strony internetowe miast

* Maciej Pluciński, 'We Wrocławiu dwa bilety w jednym, Zielone Światło, nr 2, zima 2004; Archiwalne numery Zielonego Światła można odnaleźć w internecie na stronie www.czt.zm.org.pl w dziale Biuletyn.

Rowerokolejowy wehikuł czasu



Wiadukt pokolejowy w pobliżu wsi Kwietniewo
- pozostałość linii Myślice - Elbląg (MJ)

Na terenie północnej Polski istniała przed wojną bardzo gęsta sieć linii kolejowych, z których wiele rozebrała i zabrała jako zdobycz wojenną Armia Czerwona. Do ich poszukiwań doskonale nadaje się rower. Trzeba się liczyć z utrudnieniami i nieprzejezdnością niektórych odcinków, ale rekompensuje to krajobraz i ciekawe znaleziska - typowo stacyjne budynki i osamotnione obiekty inżynieryjne. Wielu z nich nie da się odmówić piękna i solidności, a innym tajemniczej dostojności i - mimo zniszczeń - także uporu w trwaniu pod naporem natury.

Nie brakuje tam odcinków, które w naturalny sposób stały się drogami gruntowymi, do czego przyczyniła się łagodność ich spadków. Chcesz „przejechać się” nieistniejącą koleją? Wsiadaj na rower!

Badając pozostałości zdemontowanej linii kolejowej Prabuty - Myślice natrafiamy na ciekawy przykład zagospodarowywania starych obiektów kolejowych. Mieszkańcy wsi Wartule zaadaptowali dawny most i nasyp

kolejowy do celów komunikacji pieszo-rowerowej. Na dobrze zachowanej kratownicy wykonano drewnianą nawierzchnię z barierkami. Dzięki temu dystans do St. Dzierzgonia wynosi zaledwie 3 km (innymi drogami nie mniej niż 7 km).



...a innym tajemniczej dostojności i - mimo zniszczeń - także uporu w trwaniu pod naporem natury. Na zdjęciu pozostałości wiaduktu na linii Myślice - Elbląg w lesie na północ od wsi Kwietniewo (MJ)



Most pokolejowy przy drodze Ukta - Piecki, nad strugą pomiędzy jeziorami Kołwin i Mokrem - pozostałość linii Ruciane - Mrągowo (MJ)

Tym bardziej cieszy napotkanie szynobusu, który zwiastuje utrzymanie ruchu kolejowego z pożytkiem dla mieszkańców i turystów. ●



Na zdjęciu szynobus na trasie Braniewo - Olsztyn, widok z wiaduktu koło Henrykowa (MJ)

Ile kolei w regionach?

Szczególnie negatywnie oceniamy propozycje dla dwóch województw: opolskiego i dolnośląskiego. W obydwu województwach propozycje PKP PLK S.A. opiewają na kwoty znacznie przekraczające możliwości programów operacyjnych, nawet w zakresie pojedynczego projektu. Na przykład w województwie dolnośląskim żadna z propozycji PKP do RPO nie opiewała na kwotę niższą niż 1 mld złotych (ok. 250 mln euro), podczas gdy województwo dolnośląskie może otrzymać na RPO maksymalnie 1 229 mln euro. To oznacza, że realizacja jednej tylko propozycji PKP PLK S.A. w tym województwie zużywałaby 1/5 wartości całego RPO. Najmniejsza propozycja PKP PLK S.A. dla Opolszczyzny opiewała na 310 mln złotych (ok. 80 mln euro) podczas gdy priorytet transportowy RPO tego województwa prawdopodobnie nie będzie dysponował większymi środkami niż 100 mln euro (ok. 400 mln złotych). W województwie opolskim ponad 50% wartości niektórych inwestycji stanowiły koszty elektryfikacji linii, podczas gdy blisko 20% pracy przewozowej w województwie to przewozy spalinowymi szynobusami, a plany inwestycyjne województwa przewidują zakup kolejnych szynobusów.

W innych województwach, gdzie kwoty inwestycji były już bardziej dopasowane do możliwości RPO, ich dobór także wywołał reakcję samorządowców odwrotną od zamierzonej. W łódzkim zaproponowano inwestycje w kolej aglomeracyjną, podczas gdy obwodowy układ linii kolejowych w tym mieście zupełnie nie jest dostosowany do układu przestrzennego. W śląskim zaproponowano budowę nowych linii kolejowych do górskich kurortów w momencie, kiedy na istniejących i wykorzystywanych intensywnie

liniach wprowadza się kolejne ograniczenia prędkości, np. pomiędzy Bielsko-Białą a Zwardoniem w ciągu ostatniego roku czas przejazdu wydłużył się o 10 minut. Ponadto często PKP proponuje do sfinansowania ze środków unijnych linie o większym znaczeniu dla przewoźników towarowych niż pasażerskich. Tymczasem ruch towarowy zapewnia przychód zarówno zarządcy infrastruktury, jak i przewoźnikowi. Zatem takie linie powinny być utrzymywane ze środków własnych zarządcy infrastruktury, a środki pomocy zagranicznej należy przeznaczać na linie deficytowe, głównie pasażerskie, gdzie tylko skrócenie czasu przejazdu może odnieść skutek w zwiększeniu ich rentowności.

Wiele prezentacji PKP PLK S.A. dla regionów zawiera kuriozalne błędy rachunkowe, opiera się na domysłach. Na przykład w warmińsko-mazurskim czy podkarpackim. W obydwu województwach popełniono znaczne błędy w oszacowaniu korzyści ze zrealizowanych inwestycji. Na odcinku Olsztyn - Szczytno kolejarze planują skrócić czas przejazdu o 30 minut, czyli ponad dwukrotnie! Gdyby to miała być prawda, to pociągi osobowe musiałyby mknąć z prędkością handlową nie 70 km/h, jaka jest planowana po modernizacji, ale bliską 100 km/h, szybciej niż Intercity na większości relacji. Z kolei w podkarpackim na proponowanych do modernizacji krótkich odcinkach linii kolejowych Łupków - Granica Państwa (2 km) i Żurawica - Hurko (3,3 km) wskazano na możliwość skrócenia czasu przejazdu odpowiednio o 28,9 minut i 16,7 minut! Trzeba podkreślić, że w relacjach biznesowych takie błędy znacznie obniżają wiarygodność krajowego zarządcy infrastruktury.

Możliwości finansowe

Kończąc prezentujemy tabelę nr 3, w której zawarliśmy informacje o propozycjach inwestycji PKP PLK S.A. zestawione z kwotami, jakie przeznaczono na transport w obecnych projektach RPO. ●

Województwo	mln zł/ km linii kolejowej	mln zł/ 1 min. skrócenia czasu jazdy	łączna długość proponowanych do modernizacji linii kolejowych w km	łączny koszt proponowanych inwestycji w mln złotych	łączne skrócenie czasu przejazdu w minutach	Wielkość środków w projektach RPO na priorytet transportowy w mln euro
Dolnośląskie	8,82	18,23	748	6600	362	b.d.
Kujawsko-Pomorskie	1,08	1,79	335,3	362	202	525,4
Lubelskie	1,08	b.d.	198	520	b.d.	230,7
Lubuskie	2,63	5,36	118,67	258	97	143,57
Łódzkie	1,74	b.d.	268,5	467,5	b.d.	565,2
Małopolskie	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	434,1
Mazowieckie	2,11	b.d.	250,5	528,3	b.d.	366,42***
Opolskie	10,16	14,88	309	3140	211	99,5
Podkarpackie	1,91	3,57	243,65*	464,91*	130,3*	515,79****
Podlaskie	1,25	b.d.	114,25	143	b.d.	b.d.
Pomorskie	1,13	2,36	303,8	344	146	237,4
Śląskie	b.d.	b.d.	b.d.	500,92	b.d.	270,26
Świętokrzyskie	2,53	b.d.	237	600,4	b.d.	207,7
Warmińsko-Mazurskie	1,34	2,56	267,7	358	118**	390,53
Wielkopolskie	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Zachodniopomorskie	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	384,9

Tab. 3 Zestawienie kosztów realizacji propozycji inwestycji PKP PLK S.A. i środków na transport w projektach RPO

* - bez modernizacji odcinków Nowy Zagórz - Łupków i Żurawica - Hurko

** - wartość urealniona w stosunku do prezentacji PKP PLK S.A. dla odcinków Ostrołęka-Szczytno i Olsztyn-Szczytno

*** - tylko środki Unii Europejskiej

**** - szacunek na podstawie podziału procentowego środków w RPO i propozycji podziału środków EFRR między województwa wg algorytmu nr II.

UWAGA! Autor nie odpowiada za rzetelność danych z prezentacji PKP PLK S.A., które były podstawą do wyliczeń zawartych w tabeli.

Szybki tramwaj na Barrandov

W listopadzie 2003 r. praska linia tramwajowa na Hlubočepy przedłużona została na osiedle Barrandov. Budowa trwała dwa lata. Na nowym odcinku znajduje się sześć przystanków, dwie estakady, dwa tunele i trzy skrzyżowania ze sygnalizacją świetlną. Wszystkie



Pętla Sídliště Barrandov (AB)



Torowisko zostało obsiane trawą, by wytłumić drgania. Dodatkowo od strony osiedla zainstalowane zostały ekrany dźwiękochłonne (AB)

sygnalizacje z wyprzedzeniem wykrywają nadjeżdżający tramwaj i automatycznie przyznają mu zielone światło, tak że ten nie musi nawet zwalniać. W efekcie tramwaj pokonuje odcinek w ciągu 6-7 minut, osiągając prędkość handlową porównywalną z liniami metra, mimo gęściej rozmieszczonych przystanków (między Sídliště Barrandov a Geologická średnio co 400 m) i sporej różnicy wysokości (130 m, nachylenia miejscami przekraczające 6%).



Zjazd estakadą do przystanku Hlubočepy (AB)



Na każdym z nowych przystanków znajduje się tablica świetlna informująca o trzech najbliższych tramwajach, ich pętlach docelowych oraz czasie, który pozostał do pojawienia się danego tramwaju na przystanku (AB)

Z drugiej strony fakt, że przystanki tramwajowe są rozmieszczone gęściej, a do tego zlokalizowane na powierzchni, skraca czas dojścia z domu na peron. Mniejsza pojemność i niższe koszty eksploatacyjne tramwajów pozwalają na częstsze kursy (w szczycie porannym - co 2 minuty), a włączenie do sieci tramwajowej - na bezpośredni dojazd w różne rejony miasta. Oczywiście, można się też przesiąść na metro, np. na linię B na stacji Smíchovské nádraží.

Linia będzie dwoma tunelami ze względu na duże wysokości względne, które musiałaby pokonać jadąc po powierzchni.

Niektóre przystanki, np. Chaplinovo náměstí, są wyposażone w toalety. Niektórzy są zachwyceni nowoczesnym wyglądem

linii i jej wyposażeniem, inni zwracają uwagę na to, że pomysły architektów podniosły koszty budowy odcinka o 8%. ●

Linia tramwajowa w liczbach

Długość odcinka:	3,57 km.
Różnica wysokości:	130 m.
Maksymalne nachylenie podjazdu:	6,9%.
Liczba przystanków:	6 (Sídliště Barrandov, Poliklinika Barrandov, Chaplinovonáměstí, K Barrandovu, Geologická, Hlubočepy).
Całkowity koszt budowy:	ok. 100 mln euro.

Wojciech Szymalski

Coraz więcej kontrapasów dla rowerów w Polsce

W numerze 3 Zielonego Światła na wiosnę 2005 roku pisaliśmy o jedynym ówczesnie istniejącym w kraju pasie dla rowerów do ruchu pod prąd ulicą jednokierunkową, który znajduje się w Krakowie na ulicy Kopernika. Ma on 1,2 km długości i pozostaje najdłuższym kontrapasem rowerowym w Polsce, ale już nie jedynym.

Wrocław idzie w ślady Krakowa

We wrześniu 2005 roku Wrocław rozpoczął realizację założeń Koncepcji rozwoju ruchu rowerowego na obszarze Starego Miasta. Coraz piękniejsza wrocławska starówka

zaczęła odzyskiwać także swoje ulice dla pieszych oraz rowerzystów. Reorganizacja ruchu objęła plac Uniwersytecki, odcinki ulic: Odrzańskiej, Św. Mikołaja oraz Kuźniczej. Na jednokierunkowej ulicy Kuźniczej wprowadzono możliwość poruszania się rowerami pod prąd nawet bez specjalnego kontrapasa. Bezpieczeństwo rowerzystów i samochodów na ulicy zapewniają fizyczne metody uspokojenia ruchu, które znacznie spowalniają ruch samochodów. Pod znakiem zakazu wjazdu samochodów B-2 dostawiono jedynie tabliczkę informacyjną T-22 (zdjęcie nr 1).

A następnie Poznań

W Poznaniu wyznaczono kontrapas w centrum miasta, na ul. Paderewskiego. Na zamieszczonym zdjęciu nr 2 widać znikomość kosztów takiego rozwiązania: dwa znaki pionowe i linia ciągła wymalowana na jezdni. Choć brukowa

nawierzchnia odbiega od ideału, rowerzyści korzystają z kontrapasa. Korzyści z kontrapasa są duże, bo rowerzyści nie muszą łamać zakazu wjazdu, nadrabiać drogi czy wjeżdżać na chodnik, co na ulicach w mieście oznacza łamanie prawa o ruchu drogowym. Kontrapas od strony wjazdu w ulicę jednokierunkową jest oznakowany znakiem D-3 z tabliczką informacyjną T-22 (zdjęcie nr 3).

Na zachodzie Europy większość ulic jednokierunkowych jest dostępna dla cyklistów w obu kierunkach. Na stronie www.zm.org.pl można znaleźć przykłady pasów i kontrapasów rowerowych w takich miastach jak Kopenhaga, Wiedeń, Haga, Szeged, Graz. Jak widać nawet stolice najbogatszych Państw europejskich nie wstydzą się, że jeżdżą po nich rowerem. ●



zdj. 1: Wrocław - dla samochodów jednokierunkowa ulica Kuźnicza, dla rowerów dwukierunkowa (www.rowery.eko.org.pl)



zdj. 2: Kontrapas na ul. Paderewskiego w Poznaniu (MJ)



zdj. 3: Oznakowanie kontrapasa w Poznaniu przy wjeździe w ul. Paderewskiego (MJ)

Zielone Światło

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

www.czl.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 ustalone są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.

● Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt.

Nakład 1500 egz. Numer zamknięto 4 lipca 2006.

● Zdjęcia: Aleksander Buczyński (AB), Marcin Jackowski (MJ), Magdalena Zowski (MZ) oraz inne źródła podane w podpisach.



Niniejszy biuletyn został sporządzony ze wsparciem finansowym Unii Europejskiej i budżetu państwa polskiego. Za zawartość tego dokumentu odpowiada całkowicie stowarzyszenie Zielone Mazowsze i w żadnym wypadku zawartość ta nie może być uważana za odzwierciedlającą stanowisko Unii Europejskiej i Polski

