

Zielone Światło



Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu NR 12 jesień 2007 KWARTALNIK

ISSN 1733 - 8700

W NUMERZE

Temat Numeru: Mistrzostwa Euro 2012

**Czym na stadiony
Euro 2012?** - str. 1

Euro wykolejone? - str. 1

**Sprawny transport publiczny
warunkiem powodzenia
wielkich imprez
– tak mówią eksperci** - str. 6

Nie tylko transport - str. 7

KOLEJ

Koleją do Płocka - str. 9

Doniesienia kolejowe - str. 9

FELIETON

**W atmosferze cudów
nad Wisłą** - str. 9

WYWIAD

**Rozmowa ZS z Adamem
Kalinowskim** - str. 11

ROWERY

**Konsultacje ścieżek
rowerowych** - str. 12

**Bezpieczne stojaki rowerowe
w Warszawie** - str. 14

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

**Tramwaj wraca
do Dublina** - str. 16

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

Wojciech Szymalski

Czym na stadiony Euro 2012?

Stało się. Polska i Ukraina zostały organizatorami Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku (tzw. Euro 2012). Jedni trwożą się, że nie poddamy organizacji takiej imprezy. Inni przejawiają być może nieco zbyt naiwny optymizm. Jedno jest pewnie – dla inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, zwłaszcza dla tak oczekiwanych dróg ekspresowych i autostrad, pozyskaliśmy nowy przystawiony „22 lipca”. My chcemy tylko przypomnieć, że imprezy tej wielkości wygrywa się nie dzięki kosztownym i szkodliwym dla środowiska inwestycjom dla transportu drogowego, ale raczej geniuszem zarządzania potokami ruchu w przyjaznym środowisku i ludziom transporcie publicznym.

ciąg dalszy na str. 2

Marcin Maciąg

Euro wykolejone?

Ponad cztery miesiące minęły od dnia, w którym, szczęśliwie bądź nie, organizację piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 roku przyznano Polsce i Ukrainie. To niewątpliwie wielki zaszczyt, ale i wyzwanie, któremu sprostać musi cała gospodarka. W warunkach dużej rozległości terytorialnej obszaru rozgrywek szczełowego znaczenia nabiera system transportowy obu krajów w założeniu mający umożliwiać szybkie i sprawne przemieszczanie się rzesz ludzkich.

Zapóźnienie Polski w transporcie kolejowym widoczne jest gołym okiem, wystarczy znaleźć się praktycznie na dowolnym polskim dworcu kolejowym, czy przejechać pociągiem. Jeśli nie będzie się miało szczęścia trafić na jeden z nielicznych wyjątków, właśnie taki wniosek nasunie się każdemu. Brak jest spójnej sieci szybkich połączeń, przeciętna regionalna, czy lokalna linia kolejowa jest w znacznym stopniu zdewastowana.

ciąg dalszy na str. 4

Rafał Muszczyńko

W atmosferze cudów nad Wisłą



W Warszawie już tak zostanie - pas tramwajowy na Moście Śląsko-Dąbrowskim (WS)

ciąg dalszy na str. 8

Sport to zdrowie i... ekologia

Od 1999 roku przy organizacji Igrzysk Olimpijskich niezależnie od pory roku organizatorzy deklarują stosowanie się do zasad Agendy 21 Ruchu Olimpijskiego. To właśnie Sydney w 2000 roku rozpoczęło realizację tej Agendy z wysokiego „c”. Jeszcze przed otrzymaniem nominacji zadeklarowano znaczące cele ekologiczne dla Igrzysk w Sydney, które dodatkowo poparła organizacja ekologiczna Greenpeace. W transporcie oznaczało to ni mniej nie więcej tylko drastyczne ograniczenie ruchu samochodowego w mieście na czas imprezy. Zdecydowano się na całkowite odwrócenie podziału zadań przewozowych w mieście. W normalnych warunkach samochodami po Sydney podróżuje 85% osób, a tylko 15% transportem publicznym. W czasie Igrzysk miało być dokładnie odwrotnie. Udało się to dzięki zapewnieniu dojazdu do każdego obiektu Igrzysk sprawnymi środkami transportu publicznego, w szczególności specjalną linią kolejową oraz wydzielonymi drogami dla autobusów, a także sprawnemu eliminowaniu ruchu kołowego w mieście.

MŚ 2006

Od 2006 roku i Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w Niemczech także FIFA rozpoczęła stosowanie własnego ekologicznego kodeksu organizowania imprez - Green Goal™. Jednym z głównych celów koncepcji Green Goal™ jest taka organizacja imprezy, aby nie zwiększała ona emisji gazów powodujących zmiany klimatyczne, czyli głównie dwutlenku węgla. Jaki ma to związek z transportem? Raport z realizacji Green Goal™ w Niemczech wykazał, że aż 75% emisji gazów cieplarnianych związanych z imprezą pochodziło z transportu kibiców i towarów w związku z Mistrzostwami Świata. Warto podkreślić, że te 75% zostało osiągnięte w warunkach silnej promocji transportu publicznego, która spowodowała, że ponad 60% kibiców podróżowało na imprezę transportem publicznym (transport lotniczy liczony jest osobno), rowerem lub pieszo. W Niemczech realizacja celów klimatycznych udała się. Dlatego Green Goal™ realizuje teraz też Republika Południowej Afryki, także promując transport publiczny.

MŚ 2010

W RPA zaplanowano początkowo ok. 530 mln dolarów wydatków z budżetu państwa na transport publiczny w związku z Mistrzostwami Świata w 2010 roku. Główne inwestycje są prowadzone w zakresie transportu szynowego. Najważniejsze miasta rozwijają przede wszystkim systemy metra, ale także lekkiej kolei. Stacje kolejowe położone najbliżej stadionów mają odgrywać główną rolę w ich obsłudze. Widoczne zaangażowanie rządu RPA w rozbudowę systemów transportu publicznego spowodowało, że Global Environmental Facility przeznaczyło dodatkowe 11 mln dolarów na zwiększenie korzyści ekologicznych z planowanych inwestycji transportowych. GEF chciałby zwiększyć udział pojazdów napędzanych biopaliwami, energią słoneczną lub energią z ogniw paliwowych we flocie autobusów i taksówek. Ponadto środki GEF mają także poprawić sytuację pieszych i rowerzystów w drodze na stadiony. Rozważane jest utworzenie stref wolnych od samochodów w promieniu 2 km od każdego stadionu Mistrzostw Świata w 2010 roku. Transportowe plany Republiki Południowej Afryki wspierają gwiazdy futbolu: Ronaldo i Zinedine Zidane.

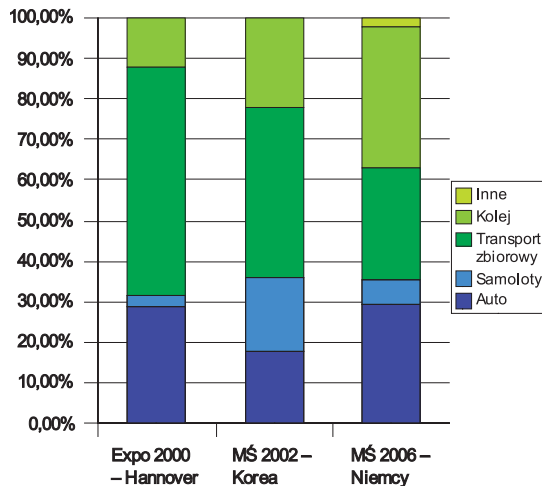
EURO 2008

W 2008 roku Austria i Szwajcaria organizują Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej i wyznaczają nowy ekologiczny standard dla imprez UEFA. Równy rok przed rozpoczęciem mistrzostw ministrowie środowiska obydwu krajów oraz dyrektor zarządzający Euro 2008 z ramienia UEFA ogłosili „Strategię zrównoważonego UEFA EURO 2008™”. Wśród 12 celów strategii jest także znaczące miejsce dla transportu. W zakresie transportu długodystansowego (dojazd na mistrzostwa, przejazd między stadionami) ponad 60% podróży pasażerskich związanych z mistrzostwami ma odbywać się transportem publicznym. Z kolei w transporcie krótkodystansowym (transport bezpośrednio do stadionów) ponad 80% ma odbywać się transportem publicznym. Co ciekawe, wszystko to w górzystych krajach, gdzie nie ma kolei szybkich prędkości. Dodatkowo ponad 5% podróży ma odbywać się rowerem lub pieszo, czyli tzw. środkami ruchu uspokojonego. Promocja transportu publicznego już się zaczęła (patrz ramka).

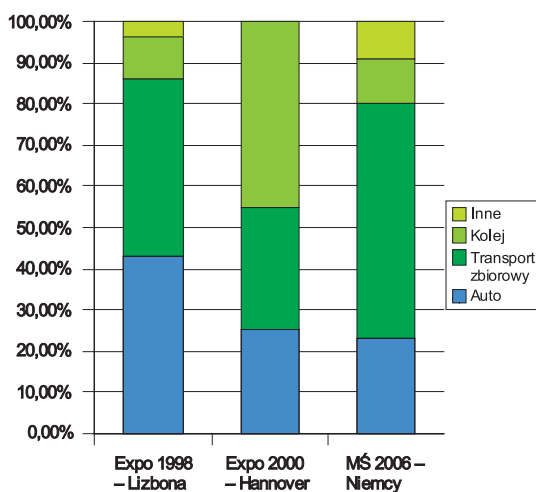
Głównym narzędziem mającym na celu promocję transportu publicznego podczas Euro 2008 w Austrii i Szwajcarii jest tzw. Combi-Ticket. Bilet ten będzie umożliwiał podróżowanie przez 36 godzin: w dniu meczu oraz do południa następnego dnia, w każdym z krajów organizatorów mistrzostw wybranymi środkami transportu publicznego. W Austrii będzie on ważny w każdym pociągu OBB oraz lokalnym transporcie publicznym miast organizatorów. W Szwajcarii będzie można z tym biletem podróżować wszystkimi środkami lokalnego transportu publicznego, promami oraz koleją. Organizatorzy Euro 2008 zaoferują ponadto innego rodzaju promocyjne bilety kolejowe, ponad 1000 dodatkowych pociągów w Wiedniu w dniach meczów i dodatkowe pociągi także w innych miastach. Połączone zostaną także systemy zarządzania ruchem w obydwu krajach. Wszystko to kosztowało ok. 5 dodatkowych milionów Euro ze środków spółki organizującej imprezę.

Pokażmy drugą twarz

Co w zakresie ekologicznych środków transportu na Euro 2012 ma do zaoferowania Polska? Jak można sądzić po zapowiedziach składanych przez władze tuż po otrzymaniu nominacji na jednego z organizatorów imprezy - niewiele. Wydawać by się mogło, że głównym środkiem transportu na mistrzostwa będą samoloty i samochody, bo większość środków finansowych i sił wytwórczych kierowane jest na front budowy lotnisk oraz dróg. Z 11. informacji na temat ogólnokrajowych przygotowań infrastrukturalnych do Euro 2012 na oficjalnej Polskiej stronie tej imprezy 7 dotyczy dróg, a tylko dwie kolei (a propos „22 lipca” - do Euro 2012 wybudujemy także 1,7 mln mieszkań!). Także oferta polskich miast przedstawiona w pierwszej fazie konkursu na realizację ME w 2012 roku na pierwszym miejscu stawiała inwestycje drogowe łączące stadiony ze światem. Wszystkie miasta chwaliły się swoim transportem publicznym oraz możliwościami zwiększenia podaży miejsc w autobusach, tramwajach lub systemach kolei miejskiej tylko jako dodatkowymi możliwościami przewozowymi.



Ogólny podział zadań przewozowych imprezy (modal split)



Ostatni środek transportu w podróży na imprezę (modal split)

źródło: OECD ECMT, Round Table 22, 2002 oraz FIFA World Cup Germany Green Goal, 2006

Tymczasem ze wstępnych obliczeń wykonanych na podstawie tych ofert wynika, że dodatkowe możliwości przewozowe będą niejednokrotnie przekraczały trzy czwarte miejsc dostępnych na stadionach. W Gdańsku specjalną linią tramwajową, dodatkowymi liniami autobusowymi oraz przywróconą do używalności linią kolejową do Gdańska Zaspy w ciągu godziny będzie można przewieźć ok. 35 000 osób, co stanowi ponad 75% pojemności

planowanej na 45 000 miejsc Baltic Areny. Warszawa oferuje przewiezienie 35 000 pasażerów na godzinę samymi tylko specjalnymi liniami autobusowymi do stadionu narodowego. A przecież do 2012 roku ma być gotowa (przynajmniej częściowo) II linia metra i sam stadion będzie w sąsiedztwie średnicowej linii kolejowej, gdzie pociągi kursują, co 3-4 minuty. Co więcej do 2012 roku z dużym prawdopodobieństwem będą tamtędy kursować pociągi z lotnisk Okęcie i Modlin. Po co więc Warszawie nowe drogi na Euro, kiedy z tego opisu wynika, że stadion narodowy mogliby wypełnić sami pasażerowie komunikacji publicznej?

Kraków zaoferował dodatkowe przewozy rzędu 12 tys. osób na godzinę samymi tramwajami i autobusami, ale według oferty do 2012 roku ma być gotowa linia kolejowa łącząca lotnisko Balice, Kraków Główny i Stadion Wisły Kraków. Co najmniej osiemdziesięcioprocentowy udział transportu publicznego w obsłudze 33 000 stadionu w Krakowie jest jak najbardziej realny. We Wrocławiu oszacowano, że w ciągu półtorej godziny transport publiczny przestawiony na tryb obsługi imprezy będzie mógł zabrać około 60 tys. osób, czyli 125% pojemności zmodernizowanego stadionu olimpijskiego. W dodatku w tym mieście już myśli się o wspólnym bilecie na mecz i komunikację publiczną.

W innych miastach szacunki wyglądają trochę gorzej. Poznań oszacował dodatkowe możliwości komunikacji publicznej na 15 000 osób na godzinę. To jednak właśnie Poznań planuje największe modernizacje kolejowych linii regionalnych w związku z Euro. Obecnie przebudowywany jest cały węzeł kolejowy, z którego zmodernizowane linie będą wybiegać aż w 7 kierunkach, przede wszystkim w kierunku Berlina, Warszawy, Wrocławia i Gdańska, ale także do Gorzowa Wielkopolskiego, Gołańczy, Ostrowa Wielkopolskiego. Chorzów szacuje dodatkowe możliwości transportu publicznego na 18 000, choć możliwości linii kolejowej Katowice-Chorzów-Zabrze-Gliwice są raczej niedoszacowane.

Ogólny obraz jest jednak taki, że transport publiczny może dominować w przewozach pasażerskich podczas mistrzostw w Polsce. Pokazuje to miejsce, gdzie powinno powędrować główne inwestycyjne wsparcie z Unii Europejskiej. Trwająca już od dziś promocja transportu publicznego, właśnie przy okazji Euro 2012 powinna pokazać drugą, ekologiczną twarz polskiego transportu.



Niemiecki skład pociągu Berlin-Elk w Elku w czerwcu 2007. Kursowanie takich pociągów dobitnie pokazuje, że wielu kibiców piłkarskich z Niemiec będzie oczekiwała dobrej jakości połączeń kolejowych do Polskich miast Euro 2012 (WS)

Wojciech Szymalski

Ekologiczne postulaty na Euro 2012

24 lipca 2007 organizacje pozarządowe zrzeszone w Koalicji Lanckorońskiej na rzecz zrównoważonego transportu wystąpiły z listem otwartym do Premiera Rzeczypospolitej Polskiej proponując współpracę przy organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 w Polsce. Koalicja chce, aby polsko-ukraińskie Euro znalazło się wśród liderów ekologicznych imprez takich jak FIFA World Cup w Niemczech 2006, UEFA Euro 2008 w Austrii i Szwajcarii, Olimpiada w Londynie w 2012 roku. Główną propozycją Koalicji jest opracowanie i wdrożenie ekologicznej strategii Euro 2012, której celami miałyby być:

- Neutralizacja emisji gazów cieplarnianych;
- Minimalizacja produkcji odpadów podczas imprezy oraz ich pełny odzysk;
- Realizacja inwestycji w porozumieniu z lokalnymi społecznościami oraz zapewnienie pełnej użyteczności tych inwestycji dla mieszkańców po zakończeniu imprezy;
- Promocja transportu publicznego.

W związku z tym wystąpieniem Centrum Zrównoważonego Transportu Zielonego Mazowsza proponuje priorytetowe przedsięwzięcia transportowe na Euro 2012 do wsparcia ze strony rządu i środków Unii Europejskiej:

- Uchwalenie Ustawy o Transporcie Publicznym, która powinna umożliwiać:
 - a. łatwą integrację systemów biletowych różnych przewoźników w transporcie publicznym;
 - b. pełną integrację i synchronizację rozkładów jazdy różnych przewoźników poprzez wzmocnienie kompetencji samorządów w zakresie przygotowania oferty, jako organizatorów przewozów w transporcie miejskim i regionalnym;
 - c. przenoszenie środków pozyskanych z opłat za poruszanie się po drogach przez pasażerskich przewoźników

drogowych na inwestycje w specjalną infrastrukturę transportu publicznego, np. przystanki autobusowe, pasy autobusowe, linie tramwajowe itp.;

d. przenoszenie środków z opłat za parkowanie w miastach na rzecz inwestycji w transport publiczny;

e. kształtowanie cen za parkowanie w miastach w zależności od aktualnych cen biletów komunikacji miejskiej;

- Realizacja pełnych systemów szybkiej kolei miejskiej lub szybkiego tramwaju we wszystkich miastach organizatorów EURO 2012 w Polsce. W miastach tych powinny funkcjonować przynajmniej linie kolejowe lub tramwajowe umożliwiające bezprzesiadkową podróż w relacji Lotnisko - Centrum miasta - Stadion Euro. Przystanki komunikacji szynowej powinny być jak najbliżej wejść na stadiony. Integracja systemów taryf kolejowych z taryfami w lokalnym transporcie publicznym tych miast.

- Modernizacja do prędkości przynajmniej 160 km/h głównych ciągów kolejowych pomiędzy miastami EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie: Wrocław - Poznań - Gdańsk, Kraków - Warszawa - Gdańsk, Lwów - Kraków - Katowice-Chorzów - Wrocław, Lwów - Warszawa - Poznań.

- Zapewnienie szybkich połączeń kolejowych z głównymi sąsiadami Polski o dużym potencjale piłkarskim i wysokiej pozycji kolei w przewozach, tj. Niemcami i Czechami: Czechy-Wrocław/Kraków/Katowice, Niemcy-Poznań/Wrocław.

- Stworzenie systemu „jednego biletu” dla wstępu na mecze oraz dla podróży wieloma środkami transportu publicznego na trasach do stadionów oraz pomiędzy miastami organizatorami Euro 2012.

- Zapewnienie parkingów rowerowych przy stadionach piłkarskich oraz dojazdu do nich sprawną siecią dróg rowerowych, pasów rowerowych i kontrapasów na jezdniach, a także drogami z ruchem uspokojonym w miastach.

Organizacje zrzeszone w Koalicji chcą współpracować przy realizacji ekologicznych celów Euro 2012 i promocji transportu publicznego także z regionalnymi komitetami organizacyjnymi imprezy.

dokończenie ze str. 1

Euro wykolejone?

Ponad cztery miesiące minęły od dnia w którym, szczęśliwie bądź nie, organizację piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 roku przyznano Polsce i Ukrainie. To niewątpliwie wielki zaszczyt, ale i wyzwanie, któremu sprostać musi cała gospodarka. W warunkach dużej rozległości terytorialnej obszaru rozgrywek szczególnego znaczenia nabiera system transportowy obu krajów, w założeniu mający umożliwić szybkie i sprawne przemieszczanie rzesz ludzkich.

Zapóźnienie Polski w transporcie kolejowym widoczne jest gołym okiem, wystarczy znaleźć się praktycznie na dowolnym polskim dworcu kolejowym, czy przejechać pociągiem. Jeśli nie będzie się miało szczęścia trafić na jeden z nielicznych wyjątków, właśnie taki wniosek nasunie się każdemu. Brak jest spójnej sieci szybkich połączeń, a przeciętna regionalna, czy lokalna linia kolejowa jest w znacznym stopniu zdewastowana.

Niemal 8 razy więcej pieniędzy trafi na polskie drogi

Niestety, kolej jest marginalizowana przez polskich rządzących. Kwota dwudziestu kilku miliardów złotych na inwestycje w ramach programu Infrastruktura i Środowisko przy 164 mld przeznaczonych na modernizację i budowę dróg ekspresowych i autostrad, nie jest z pewnością wystarczająca. Tak wielka dysproporcja w podziale środków na drogi i koleje z pewnością jeszcze powiększy istniejącą przepaść pomiędzy tymi gałęziami transportu. Tymczasem zrównoważony rozwój transportu z zachowaniem zasady zwiększania roli kolei w ogólnym systemie transportowym państwa jest podstawowym założeniem unijnej Białej Księgi transportu. Podczas ubiegłorocznego mundialu w Niemczech podstawowe znaczenie w transporcie pasażerskim miały właśnie niemieckie koleje Deutsche Bahn. W odróżnieniu bowiem od transportu drogowego, pociągiem można szybko i sprawnie dotrzeć do samego centrum miasta,

skąd przy dobrze rozwiniętym transporcie miejskim dotarcie do każdego punktu nie sprawia już najmniejszych trudności. W warunkach polskich podstawowe znaczenie ma także fakt, że linie kolejowe już po prostu są, należy je tylko zmodernizować. Sieć dróg ekspresowych musi natomiast być budowana praktycznie od zera, co oprócz kosztów rodzi szereg trudności związanych chociażby z czasochłonnym wykupem gruntów.

Zostawiając temat, choć bardzo ważny jeśli nie zasadniczy, podziału środków na inwestycje w transporcie, warto bliżej przyjrzeć się samemu podziałowi w obrębie całej puli przeznaczonej na inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Potężne środki wyrzucane są w błoto - na inwestycję, których wymierny efekt będzie nikły.

Zasadniczo, PKP Polskie Linie Kolejowe planują zmodernizować połączenia pomiędzy większością polskich miast - organizatorów mistrzostw. Co jednak jeśli połączenia te są już zmodernizowane? Naprawia się je dalej.... Przykład? Linia E20 Warszawa - Poznań. Pomimo tego, że naprawa tego odcinka trwa już 14 lat - do 2013 roku planuje się wydać jeszcze 520 mln euro. Zysk czasowy wypracowany w wyniku zrealizowania tego przedsięwzięcia jest zgoła symboliczny - pociąg pojedzie szybciej zaledwie o 10, może 15 minut. Także modernizacja odcinka Poznań - Szczecin, będącego fragmentem magistrali E59, nie jest pomysłem trafnym. Trasa ta znajduje się w stosunkowo dobrym, nawet bardzo dobrym, stanie technicznym. Prędkość handlowa najszybszego pociągu wynosi 107 km/h, zaś prędkości maksymalne 120 i 140 km/h, przy niewielkiej liczbie ograniczeń. Z punktu widzenia Euro 2012 inwestycja ta ma znaczenie o tyle, o ile będzie służyć (jeszcze bardziej) dogodnemu dojazdowi mieszkańców Pomorza Zachodniego na mecze Euro. Trochę mało, trzeba przyznać. Także argument o położeniu Szczecina przy granicy z Niemcami, a przez to zapewnienie zachodnim kibicom dogodnego dojazdu, blaknie, kiedy uświadomić sobie, iż Polska tak naprawdę ma już dogodne połączenie z Niemcami - jest nim zachodni odcinek magistrali E20 (Kunowice - Poznań), który jest przedłużeniem linii ze stolecznego Berlina. Także na południu, jest już częściowo zmodernizowany korytarz transportowy E30 z Drezna przez Zgorzelec do Wrocławia (i dalej w kierunku Śląska).



Samo przesunięcie środków na inwestycje bez konieczności pozyskiwania dalszych, sprawi, iż uzyskany efekt będzie znacznie większy.

Z drugiej strony szereg inwestycji na liniach magistralnych można oczywiście ocenić pozytywnie. Długo oczekiwana i wreszcie, w sierpniu 2007 roku rozpoczęta modernizacja linii Warszawa - Gdynia w perspektywie zapewni szybki i wygodny dojazd na Wybrzeże Gdańskie nie tylko z Warszawy, ale także, po modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 200-250 km/h oraz odcinka Psary - Kozłów (stanowiącego połączenie Krakowa z Magistralą), z Krakowa oraz Górnego Śląska. Tym samym zostanie stworzona sieć szybkich połączeń pomiędzy miastami, w których rozgrywać się będą rozgrywki piłkarskie. Z uwagi na to, modernizacja CMK powinna być przeniesiona z listy projektów rezerwowych, gdzie się obecnie znajduje do listy podstawowej. Także modernizacje odcinków Poznań-Wrocław magistrali E59 oraz Opole-Kędzierzyn Koźle - Zabrze magistrali E30 można uznać za zasadne. Efektem tych inwestycji będzie stworzenie szybkiego kolejowego ciągu komunikacyjnego pomiędzy Chorzowem, Wrocławiem i Poznaniem, miastami - organizatorami mistrzostw. Z uznaniem przyjęć można przeniesienie do listy inwestycji priorytetowych modernizacji trasy Zabrze - Katowice - Kraków, co było stałym postulatem Centrum Zrównoważonego Transportu. Niezrozumiałe jest natomiast wyłączenie modernizacji odcinka Kraków-Rzeszów

z podstawowej listy inwestycji. Będzie to jedyny nie zmodernizowany fragment polskiej części magistrali E30

Brakuje obecnie (i nie znosi się na zmianę tego stanu rzeczy przed mistrzostwami) szybkiego połączenia pomiędzy Wrocławiem i Poznaniem, a Trójmiastem. Pierwotna prędkość konstrukcyjna w ciągu Poznań - Inowrocław - Bydgoszcz - Tczew (i dalej do Trójmiasta) - 120 km/h, obecnie, wskutek postępującej degradacji technicznej, osiągnięta jest na niewielkich odcinkach (Bydgoszcz - Inowrocław oraz Smętowo - Tczew - i to tylko na jednym torze). Dla dogodnego dojazdu między tymi miastami, niezbędne jest zapewnienie przynajmniej takiej prędkości na całym odcinku trasy. Należy również pamiętać, że Euro to nie tylko sportowe emocje, ale także doskonała okazja, by wypromować kraj, ostatnimi czasy nie mający najwyższych notowań na arenie międzynarodowej. Takie miejsca jak Gniezno, czy toruńska starówka znajdująca się na światowej liście zabytków UNESCO, są warte odwiedzenia (i z pewnością odwiedzane będą), także warto już teraz zastanowić się nad umożliwieniem gościom wygodnego dojazdu. Dotyczy to nie tylko wspomnianej trasy, ale także innych. Powinien być wdrożony program remontów najbardziej zniszczonych odcinków linii przebiegających bądź to przez tereny atrakcyjne turystycznie, bądź przez duże skupiska ludzkie. Niemalże już „kultowym” przykładem tej drugiej jest odcinek Zgierz - Kutno, najkrótsze połączenie aglomeracji łódzkiej z Wielkopolską oraz Pomorzem, po którym ruch pociągów odbywa się ze średnią prędkością niewiele przekraczającą 40 km/h.

ciąg dalszy na str. 15

Wojciech Szymalski

Sprawny transport publiczny warunkiem powodzenia wielkich imprez – tak mówią eksperci

W 2002 roku Europejska Konferencja Ministrów Transportu w ramach 22 okrągłego stołu przeprowadziła wewnętrzną debatę nad sposobami obsługi transportowej masowych imprez kulturalnych i sportowych. W wyniku tej dyskusji EKMT wydała rekomendacje, które służą z powodzeniem kolejnym organizatorom. Chcemy zwrócić Państwa uwagę na kilka z nich.

„Władze publiczne chcą, aby system transportu zapewniony na czas imprezy wywarzał pozytywny obraz miejsca, w którym się ona odbywa. **To oznacza, że system ten musi być bezpieczny, niezawodny, czysty i przyjazny środowisku.**” (OECD ECMT, Round Table 22, 2002).

„Niezależnie od wielkości wydarzenia, ale zwłaszcza dla dużych imprez, eksperci 22. Okrągłego Stołu EKMT stwierdzają, że bardzo pożądanym i możliwym do osiągnięcia celem transportowym jest utrzymanie podróży samochodem poniżej odpowiedniego poziomu. Aby osiągnąć ten cel, oprócz inwestycji w transport publiczny takich jak rozbudowa linii metra dla potrzeb imprezy, jedną z możliwości są promocyjne ceny w klasycznych środkach transportu (np. autobusach) lub kampania informacyjna o dostępnych połączeniach transportem publicznym. Powinna ona obejmować zarówno kolej, lotnictwo, regionalne i lokalne systemy transportu publicznego. **Nie powinno**

się pozostawiać mechanizmom rynkowym warunkowania wyboru środków transportu: system transportowy, który odwiedzie ludzi od podróży samochodem na imprezę musi być zapewniony i to taki, który stawia ambitne cele zmiany podziału zadań transportowych na rzecz ekologicznych środków transportu.” (OECD ECMT, Round Table 22, 2002)

„Ekspert Okrągłego Stołu podkreślają potrzebę zapewnienia ceny dla poszczególnych środków transportu spójnej z celami polityki transportowej: idealnie byłoby, gdyby jeden bilet zapewniał możliwość uczestnictwa w imprezie oraz podróży do oraz na miejsce wydarzenia. Zintegrowany system biletowy oszczędzi widzom konieczności kupowania trzech odrębnych biletów, co może odwieść ich od podróży transportem publicznym. **Polityka cenowa powinna być także taka, aby jednej rodzinie nie było taniej przyjechać samochodem; ceny za parkowanie powinny być wyższe niż ceny za podróż grupy osób innym środkiem transportu, np. autobusem regionalnym. Dużo uwagi należy poświęcić ustaleniu pożądanej relacji cen podróży samochodem i transportem publicznym.**” (OECD ECMT, Round Table 22, 2002)

Wojciech Szymalski

Nie tylko transport

Ponieważ ekologiczne imprezy sportowe to nie tylko transport, pozwalamy sobie wyjechać na moment w Zielonym Świecie ze świata na kółkach. Bardzo dużo dobrze podczas takiej imprezy można osiągnąć także w zakresie energetyki odnawialnej, ekologicznej gospodarki odpadami, czy zachowania terenów zielonych.

Korzystajmy z energii odnawialnej

Neutralizacja emisji dodatkowych gazów cieplarnianych uwalnianych do atmosfery w związku z imprezą sportową wymaga, aby przede wszystkim minimalizować ich ilość. Można to osiągnąć na dwa sposoby:

- minimalizując zużycie energii w każdy możliwy sposób;
- zapewniając alternatywne źródła zasilania dla obiektów sportowych, hotelowych czy środków komunikacji.

Na przykład doskonałym miejscem na umieszczenie produkujących prąd z energii słonecznej ogniw fotowoltaicznych są dachy trybun stadionów piłkarskich. W Niemczech w 2006 roku posiadały je praktycznie wszystkie modernizowane stadiony i dzięki temu wyprodukowano energię elektryczną umożliwiającą ekologiczne funkcjonowanie jednego całego stadionu. Biorąc pod uwagę, że do 2012 roku Unia Europejska zamierza osiągnąć poziom 10% udziału energii odnawialnej w produkcji energii pierwotnej, a Polska obecnie posiada ten wskaźnik nie większy niż 3%, należy Euro 2012 zaprząć do promocji energetyki odnawialnej w naszym kraju.

Zmniejszmy ilość odpadów

Chyba najpopularniejszym produktem wśród kibiców są napoje. W Polsce niestety większość napojów sprzedawanych jest w naczyniach jednorazowych, najczęściej butelkach z plastiku PET lub puszkach aluminiowych, które zwykle zasilają nasze wysypiska śmieci. Podobnie zła sytuacja jest w przypadku barów i restauracji, które masowo zapewniają nam jednorazowe naczynia. Poza aspektami ekologicznymi, dla klienta jednorazowe naczynia są często synonimem niskiej jakości. Stąd podczas Euro 2012 należałoby promować naczynia wielorazowego użytku. W Niemczech w 2006 roku jako oficjalny produkt promowano kubki wielorazowego użytku do spożywania napojów z automatów. Czy wśród sponsorów Euro 2012 będących producentami napojów znajdują się tacy, którzy w reklamach będą promować opakowania wielorazowego użytku? A może poszczególne miasta zdolają ograniczyć liczbę barów i restauracji serwujących posiłki z jednorazowych naczyń?

W zakresie odpadów trzeba także zwracać uwagę na to, z czego budujemy obiekty sportowe, hotelowe, czy inne. Obecnie dominują materiały pozornie tanie i bezpieczne, które jednakże



Takie pojemniki mogłyby stać przy stadionach by zachęcić kibiców do segregowania odpadów - pomysł podpatrzony we wsi Kamień w gm. Szemud na Kaszubach (MJ)

w długim okresie narażają nas na znaczne koszty ich utylizacji po zakończeniu użytkowania. W szczególności zużywamy dużo PCW, z którego są okna, kable, rury i inne elementy. PCW to materiał, którego nie można poddać recyklingowi. To także jeden z najbardziej łatwopalnych materiałów, w dodatku trudnych do gaszenia. Podczas pożaru z PCW wydziela się ogromna ilość substancji trujących. Minimalizacja jego użycia w obiektach użyteczności publicznej jest korzystna dla zwiększenia bezpieczeństwa pożarowego. Dlatego praktycznie bez tego materiału zbudowano wioskę olimpijską w Sydney w 2000 roku.

Pamiętajmy o zielonym otoczeniu

Park Olimpijski w Sydney w 2000 roku został wybudowany na zdegradowanych terenach przemysłowych. W wyniku tego miasto zyskało kilkaset hektarów terenów zielonych, które służą jego mieszkańcom do dziś. Pokazuje to, że być może nie warto budować obiektów sportowych w zupełnie nowych miejscach. Na szczęście tak jest w przypadku większości Polskich i Ukraińskich stadionów Euro 2012. Tylko w Gdańsku Baltic Arena zastąpi tereny ogródków działkowych, których pozostałości powinny jednak przekształcić się w nowy park dla miasta. W Warszawie budowa nowego stadionu w miejscu starego nie jest jeszcze przesądzona, jednakże warto wraz z koncepcją budowy pomyśleć o połączeniu zielonych terenów Parku Skaryszewskiego z nieco bardziej dzikim Portem Praskim w jeden duży teren rekreacyjny dla Warszawiaków. ●

Aby zazielenić Euro 2012 na pewno pomysłów nie brakuje, trzeba tylko zawiązać współpracę z tymi, którzy mogą je wskazać, do czego gorąco namawiamy.

dokończenie ze str. 1

W atmosferze cudów nad Wisłą

Niezawodne powiedzonko naszych urzędników, które słyszy niejeden petent i interesant, brzmi „nie da się”. Kto często bywa w urzędzie, do słuchania jak to się czegoś absolutnie nie da zrobić, już przywykł. Najwięcej zaś „niedasizmu” panuje w komórkach zajmujących się komunikacją i drogownictwem.

Trudno się dziwić – drogowców ograniczają ustawy, rozporządzenia, czerwona księga, polityczne zachcianki decydentów, naciski lobby motoryzacyjnego i setki innych nieszczęść. Co za tym idzie, jest mnóstwo spraw, których załatwić „nieda się”. W Warszawie wymienić spośród nich można m.in.: pasy autobusowe na niektórych arteriach, pas autobusowo-tramwajowy na Moście Śląsko-Dąbrowskim, progi zwalniające na ulicach, po których jeździ komunikacja miejska, minironda na trasach komunikacji miejskiej, czy kontrapasy rowerowe. Ale dłaczego o tym piszę? W lipcu w al. Jerozolimskich rozpoczął się długo zapowiadany remont torowiska. Wiadome było od początku, że spowoduje on takie utrudnienia w ruchu, jakich Warszawa nie widziała od lat, a zmiany organizacji ruchu w mieście będą niemałe. Na fali tych zmian, jakby zupełnie przy okazji, wyszło na światło dzienne, że „Da się!” Ale po kolei.

Most Śląsko-Korkowy

Sztandarowym przykładem „niedasizmu” był w stolicy do niedawna most Śląsko-Dąbrowski i trasa WZ, mające po 2 pasy ruchu w każdą stronę i torowisko tramwajowe w jezdni (zdjęcie na str. 1), na którym od wielu lat autobusy i tramwaje zgodnie z autami prywatnymi stoją w korku. Policzone, że straty z tym związane sięgają grubych milionów złotych. Wyliczono też, że średnia prędkość komunikacyjna tramwaju na tej trasie bliska jest prędkości pieszego (ok 9 km/h). Wymyślono więc by na moście pojawił się pas autobusowo-tramwajowy (obecnie zwany PAT). Pomysł niesety upadł - „niedało się”, gdyż pas miał spowodować „zbyt wielkie korki”. Zabawne o tyle, że komunikacja zazwyczaj korki zmniejsza i to znacznie. Na moście Śląsko-Dąbrowskim (wg badań z 2002 roku) tramwaje w ciągu godziny przewożą 9700 osób, a samochody tylko 4700. Ale z prawdami objawionymi się nie dyskutuje: „nieda się i koniec”.

Obiecano wtedy jednak, że gdy powstanie most Świętokrzyski, wydzielenie rzeczonoego pasa będzie możliwe „bez szkody dla kierowców”. Most powstał, a korki się nie zmniejszyły, a nawet wzrosły. Znowu więc odsunięto plany, tym razem do czasu budowy trasy Siewierskiej, którą wraz z mostem oddano do ruchu parę lat później i która również stała w korku już od otwarcia. Oczywiście i tym razem „nie dało się” zrobić buspasa, ale nadzieja została... Tym razem była nią przebudowa ronda Starzyńskiego, budowa mostu Północnego i mostu Krasińskiego...

Oczywiście nietrudno byłoby sobie wyobrazić przyszłość, w której oddawane są do ruchu te inwestycje, a pasa nadal brak, ale za to są obietnice wykonania go po oddaniu do użytku (tu wstaw dowolną inwestycję drogową)...

Alleluja i do spychacza

Na szczęście w Warszawie zdarzają się też cuda zwane potocznie remontami. I tak na przykład w ramach remontu Krakowskiego Przedmieścia powstał buspas na ulicy

Mazowieckiej... Niby nic nowego, ale okazało się, że może on być przeznaczony też dla rowerów. Bo do tej pory oficjalnie roweryści buspasmem jeździć nie mogli... I jak wiadomo powszechnie - nie jeździli - grzecznie sunąc pomiędzy jadącymi 60-120 km/h samochodami na środkowym pasie takiej np. Marszałkowskiej.

Przy przebudowie przejścia dla pieszych na placu Narutowicza okazało się z kolei, że pas autobusowy może być odseparowany, a przy remoncie Krakowskiego Przedmieścia, że można wyłączyć ulicę Senatorską z ruchu aut prywatnych z zachowaniem ruchu rowerowego. Nie do pomyslenia! Przy przebudowie al. Jerozolimskich udało się wprowadzić wspólny bilet KM-ZTM. Przy budowie pętli obok dworca Centralnego, zbudowano próg zwalniający na trasie uczęszczanej przez autobusy. I tak dalej, i tak dalej.

Cuda, cuda, cuda

Podobny cud miał miejsce w te wakacje, gdy zamknięto trasę tramwajową w alejach, nomen omen, Jerozolimskich. I tak, nagle, z dnia na dzień okazało się, że pas tramwajowy na moście Śląsko-Dąbrowskim już nie przeszkadza samochodom, a skracający na placu Bankowym tramwaj nie powoduje już korków, ani złego humoru u Pana Galasa. Bo warto zaznaczyć, że do tej pory na placu tym tramwaje nie skręcały z Jego powodu. Inżynier Ruchu stwierdził bowiem, że to powoduje korki i opiniował negatywnie wszystkie pomysły, nawet te, które mogłyby odkorkować inną część miasta. Rezultatem było zawieszenie popularnej linii 4, kursującej z Pragi na Mokotów właśnie tym mostem. W lipcu czwórka wróciła na trasę hucznie witana przez Prażan. Mało tego! Dostała wsparcie w postaci linii 32, która również skręca na Bankowym!

Na ulicy Targowej i w al. Jerozolimskich udało się zaś wydzielić buspasy. Kiedyś się nie dało, bo przecież były korki i buspas by jeszcze sprawę pogorszył. No i jeszcze problem miejsc parkingowych, wyjazdów z bram itp. No, „wicie, rozumiecie - nie do załatwienia”. A tymczasem w wakacje buspasy były. Szkoda tylko, że w niecały miesiąc przed Europejskim Dniem Bez Samochodu zlikwidowano je po cichu, choć remont torowiska wciąż trwa!

Udało się ponadto wprowadzić możliwość korzystania z biletów z paskiem magnetycznym (bilety dobowe) w pociągach Kolei Mazowieckich. Dawniej się nie dało. Brak kasowników, brak rozwiązań, brak, brak, brak... A tu proszę bardzo, z okazji remontu „dało się”.

Życzenia końcowe

Mało tego! ZTM hucznie zapowiada, że część zmian po zakończeniu remontu pozostanie na stałe! Już tak się stało z pasem tramwajowym na trasie W-Z (o którego wytyczenie Zielone Mazowsze zabiegało od lat). Pozostawiono też pasażerom możliwość jazdy na biletach dobowych ZTM w Kolejach Mazowieckich.

Nie pozostaje mi więc nic innego, jak tylko życzyć sobie i Państwu możliwie jak największej ilości paraliżujących ruch remontów dróg i torowisk. Kto wie, co jeszcze „dasie” zrobić przy ich okazji? A w zimie, po sezonie remontowym, to już pozostanie nam tylko na Jasną Górę w podzięce pojechać, co by nam cudowna passa na remonty i paraliże trwała latami! ●

Wojciech Szymalski

Koleją do Płocka

Według potwierdzonych doniesień z konstrukcji rozkładu jazdy na lata 2007/2008 Płock będzie pierwszym miastem w Polsce o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. bez dostępu do pasażerskiego transportu kolejowego. Naftowa stolica kraju po zeszłorocznym zawieszeniu kursowania pociągów osobowych do Kutna i Łodzi w nowym rozkładzie nie będzie miała nawet pociągu pospiesznego „Koziołek” do Poznania. Stan ten można zrzucać na różne czynniki od stanu istniejącej infrastruktury kolejowej, po silną konkurencję przewoźników autobusowych, których nie chcący promowali podczas ostatnich starań o przywrócenie ruchu osobowego zarządzający jedną ze spółek przewozowych.

Niewątpliwie jednak Płock nie miał szczęścia do linii kolejowych. Linia w kierunku Kutna i Łodzi w wielu miejscach, a szczególnie przy zjeździe ze skarpy wiślanej, posiada parametry (niewielkie łuki) nie pozwalające na znacznie zwiększenie prędkości pociągów nawet po naprawie głównej. Linia w kierunku Sierpca i dalej Torunia niby jest w dobrym stanie, ale jako spalnowa ma słabsze szanse na rozsądną obsługę tak dużego miasta. Ponadto w obydwu kierunkach, do Kutna czy Sierpca, nie jest po drodze Płocczanom, którzy administracyjnie i faktycznie bardziej związani są z Warszawą. Obecnie przez Sierpc i Nasielsk do Warszawy jest około 220 km i ponad 4 godziny jazdy. Przez Kutno i Sochaczew z Płocka do stolic jest ok. 180 km i minimum 3,5 godziny jazdy. Dlatego może zamiast myśleć o przywracaniu do stanu używalności tego co jest, warto tym razem zastanowić się raczej nad nowym połączeniem kolejowym.

Najlepszym rozwiązaniem dla Płocka mogłaby być linia kolejowa poprowadzona od Modlina przez Wyszogród do Płocka (patrz mapa - wariant PW1). Posiadałaby ona wiele dodatkowych zalet poza połączeniem Płocka z Warszawą - około 150 km, możliwe do pokonania w ok. 2 godziny pociągiem osobowym. Zbliżające się uruchomienie lotniska pasażerskiego w Modlinie zapewniłoby na tej linii dodatkowych pasażerów z Płocka właśnie. Lotnisko mogłoby także być obsługiwane pociągami dalekobieżnymi, które kursowałyby przez Płock np. do Torunia i Bydgoszczy - byłoby to jedyne w ten sposób obsługiwane lotnisko w Polsce. Ponadto nowa linia znacznie skracałaby także drogę dla pociągów towarowych z rafinerii w Płocku do Warszawy - mówimy tutaj zwłaszcza o dostawach paliwa do samolotów na lotnisku w Modlinie oraz na Okęciu. A zatem ruch towarowy zapewniłby prawdopodobnie rozsądny zarobek zarządcy tej linii kolejowej. Jednym z poważnych minusów tego rozwiązania są niekorzystne parametry torów w samym Modlinie i Nowym Dworze Mazowieckim w kierunku Warszawy. Jednakże poza jednym lub dwoma długimi wiaduktami nad prawymi dopływami Wisły linia nie wymagałaby budowy nowych mostów przez Wisłę. Poza tym wydaje się, że linia kolejowa mogłaby być dostosowana do prędkości 160 czy 200 km/h.

Na mapie pokazujemy także alternatywne możliwe rozwiązania. Znacznie skrócenie czasu na trasie Płock-Warszawa do ok. 2,5 godziny dałaby nowa linia kolejowa Płock-Gąbin-Sochaczew (patrz mapa - wariant PS1). Wymagałaby ona jednak budowy nowego mostu na Wiśle w Płocku, najlepiej obok nowego mostu drogowego, a także nowego mostu nad Bzurą. Omijałaby lotnisko w Modlinie, ale ewentualnie zapewniałaby dojazd od prawdopodobnej lokalizacji lotniska narodowego w Sochaczewie. Innym wariantem związanym z Sochaczewem jest odgańlenie wariantu PW1 od Wyszogrodu do Sochaczewa (patrz mapa - Wariant WS1). Niestety z wstępnej analizy wynika, że byłby to jeden z najbardziej konfliktowych wariantów

DONIESIENIA KOLEJOWE

NOWY PRZEWOŹNIK W KUJAWSKO - POMORSKIM

9 sierpnia marszałek województwa kujawsko-pomorskiego podpisał umowę na świadczenie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych z polsko-brytyjskim konsorcjum PCC Rail/Jaworzno Arriva Polska.

Pierwszy w historii województwa przetarg na część usług kolejowych (tzw. pakiet A) został rozstrzygnięty 19 czerwca. Zarząd województwa zdecydował wtedy, że na regionalnych liniach niezelektryfikowanych pasażerów wziąć będzie polsko-brytyjskie konsorcjum. Kwota umowy, czyli dopłata Urzędu Marszałkowskiego do przewozów regionalnych, wynosi niecałe 68 milionów złotych do roku 2010. Do pociągów obsługiwanych przez zwycięzcę przetargu mieszkańcy województwa mają wsiąść 9 grudnia 2007 roku.

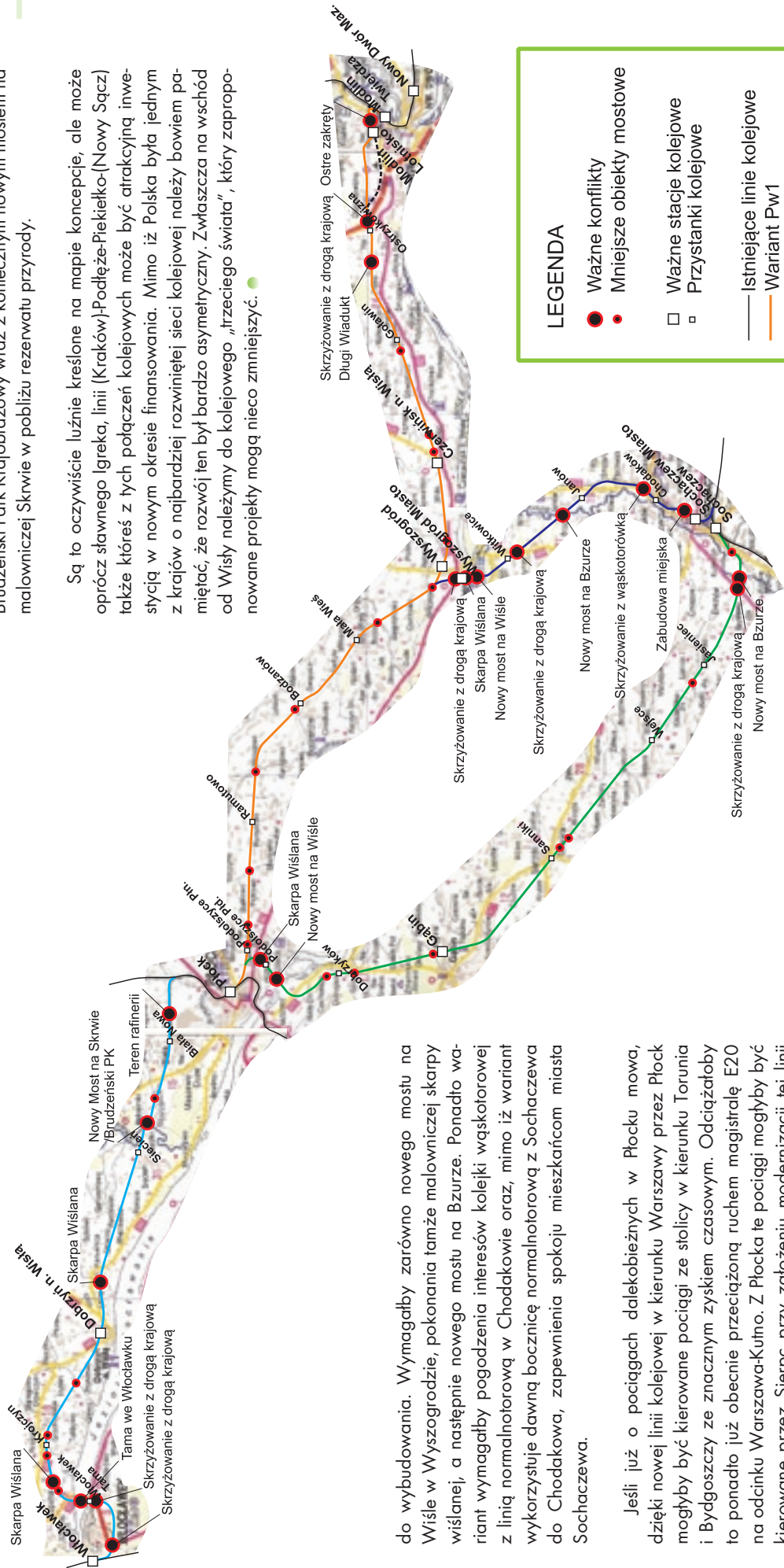
MODERNIZACJA NA LINII WARSZAWA - GDAŃSK

10 sierpnia rozpoczęła się długo wyczekiwana modernizacja linii Warszawa - Gdańsk - fragmentu transeuropejskiego korytarza transportowego E65. W pierwszym etapie inwestycji zmodernizowane zostaną tory na szlaku Warszawa Wschodnia - Legionowo (19 346 m) oraz na stacji w Nasielsku (2 700 m).

W ramach kompleksowej modernizacji zbudowane zostanie lub przebudowane 10 peronów, 15 obiektów inżynierskich, sieć trakcyjna, urządzenia sterowania ruchem - czego efektem będzie przystosowanie linii do prędkości 160 km/h. Niestety, PKP PLK nie planują budowy nowych przystanków na linii w miejscach najdogodniejszych przesiadek (w Warszawie przy Rondzie Żaba, oraz przy ul. Radzywińskiej), a także przesunięcia już istniejących w miejscu bardziej uczęszczanych (Warszawa Choszczówka). Nie będzie także odnogi linii w kierunku Białoteki - najbardziej rozwijającej się dzielnicy Warszawy, ani bypassa Legionowo - Nasielsk znacznie skracającego drogę i czas przejazdu - pociągi nadal będą jeździć okrężną drogą przez Nowy Dwór Mazowiecki. Zakończenie robót planowane jest na kwiecień 2009 r.

prawdopodobnie nie do rozwiązania. Mamy bowiem do pokonania tamę we Włocławku, która jest zagrożona katastrofą budowlaną i dodatkowe wstrząsy pochodzące od pociągów na pewno by temu sta nowi nie pomogły. Drugim znaczącym konfliktem jest przejście przez Brudzeński Park Krajobrazowy wraz z koniecznym nowym mostem na malowniczej Skrwie w pobliżu rezerwatu przyrody.

Są to oczywiście luźnie określone na mapie koncepcje, ale może oprócz sławnego Igrzka, linii (Kraków)-Podłęże-Piekietko-(Nowy Sącz) także któreś z tych połączeń kolejowych może być atrakcyjną inwestycją w nowym okresie finansowania. Mimo iż Polska była jednym z krajów o najbardziej rozwiniętej sieci kolejowej należy bowiem pamiętać, że rozwój ten był bardzo asymetryczny. Związana na wschód od Wisły należą do kolejowego „trzęsiego światła”, który zaproponowane projekty mogą nieco zmniejszyć.



do wybudowania. Wymagałby zarówno nowego mostu na Wiśle w Wyszogrodzie, pokonania tamże malowniczej skarpy wiślanej, a następnie nowego mostu na Bzurze. Ponadto wariant wymagałby pogodzenia interesów kolejki wąskotorowej z linią normalnotorową w Chodakowie oraz, mimo iż wariant wykorzystuje dawną bocznice normalnotorową z Sochaczewa do Chodakowa, zapewnienia spokoju mieszkańcom miasta Sochaczewa.

Jeśli już o pociągach dalekobieżnych w Płocku mowa, dzięki nowej linii kolejowej w kierunku Warszawy przez Płock mogłyby być kierowane pociągi ze stolicy w kierunku Torunia i Bydgoszczy ze znacznym zyskiem czasowym. Odciążałoby to ponadto już obecnie przeciążoną ruchem magistralę E20 na odcinku Warszawa-Kuźno. Z Płocka te pociągi mogłyby być kierowane przez Sierpc przy założeniu modernizacji tej linii kolejowej. Ewentualnie można pomyśleć o wybudowaniu połączenia kolejowego Płock - Włocławek (patrz mapa - wariant Wp1). Niestety niektóre konflikty zanotowane dla tej trasy są

Rozmowa Zielonego Światła



z Adamem Kalinowskim,

**Radnym Dzielnicy Żoliborz
Miasta St. Warszawy, wice - przewodniczącym
komisji Planowania Przestrzennego
oraz Komisji Infrastruktury**

Rozmawiała: Melania Żalińska

Twierdzi Pan, że nie potrzebne są drogi ekspresowe wprowadzające ruch z autostrad do Stolicy, ma Pan bowiem propozycję, jak zatrzymać ruch pojazdów do Warszawy. Alternatywą mają być według Pana pozamiejskie węzły przesiadkowe i centra przeładunkowe oraz transformacja transportu indywidualnego w zbiorowy na rogatkach miasta. Skąd wziął się pomysł na taką koncepcję?

Po pierwsze, ponad 80% warszawiaków poruszających się pojazdami indywidualnymi deklaruje poparcie priorytetu dla transportu publicznego. Po drugie, rozwiązania takie stosuje się już za granicą. Przykładowo Paryż chce o 40 % ograniczyć ruch samochodów¹. Tamtejsze Merostwo przyjęło plan ograniczenia ruchu samochodowego w stolicy Francji do roku 2020. Ma on doprowadzić do obniżenia o 60 % emisji gazów cieplarnianych. Plan ten proponuje istotne zmniejszenie obecności samochodów w mieście, czemu towarzyszyć ma poprawa transportu publicznego i przyznanie pierwszeństwa autobusom i rowerom. Co więcej, według sondaży² aż 81 % warszawiaków jest przeciw budowie tras szybkiego ruchu w mieście.

To zdecydowana większość. Tymczasem, sprawę budowy zdają się przesądzać działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Co to oznacza dla Warszawy?

Preferencje dla ruchu w mieście powinny być następujące: piesi – rowerzyści – transport publiczny – transport indywidualny (osobowy – ciężarowy). Niestety, GDDKiA forsując budowę tras szybkiego ruchu promuje dodatkowe wpuszczanie do miasta ostatniego ogniwa, czyli transportu indywidualnego.

Co w tym złego?

Ciągłe udrażnianie ulic prowadzących do centrum będzie zachęcać do wprowadzania tam jeszcze większej ilości samochodów, co z kolei będzie powodować coraz większe korki w dłuższej perspektywie. Przy lawinowo rosnącej ilości samochodów osobowych rozwój sieci drogowej nigdy nie będzie wystarczający. Zgodnie z raportem dla GDDKiA „Analiza wariantu 0 w Warszawie” w przyszłości przewiduje się ciągły wzrost zapotrzebowania na rozwój powiązań komunikacyjnych i transportowych pomiędzy dzielnicami i terenami gmin sąsiadujących z Warszawą. W perspektywie,

do roku 2025 przewiduje się aż 100% zwiększenia ruchu pojazdów indywidualnych osobowych i ciężarowych. Na dzień dzisiejszy cel podróży 90% pojazdów to Warszawa, a zaledwie 10% to tranzyt. Zatłoczenie ulic powoduje w szczycie wydłużenie o 100-150% czasu przejazdu. Ponadto, już teraz występują znaczące przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w terenach zabudowy mieszkaniowej, a szczególnie w sąsiedztwie dróg - tak w porze nocnej, jak i w dzień. Zanieczyszczenia mieszczą się w granicach 90% wartości dopuszczalnych. Wymagany jest program ochrony powietrza w związku z zanieczyszczeniami pyłem.

Bolączka Warszawy związana z korkami wynika według Pana ze słabego powiązania komunikacją publiczną miast satelickich, np. Legionowa, Łomianek, Babilon. Czy nie stąd się biorą prognozy ruchu GDDKiA?

Tak, uzasadniają w ten sposób rozbudowę dróg. Za trasami ekspresowymi nie idzie jednak rozwiązanie problemu, czego dowodzą miasta amerykańskie - Los Angeles, czy San Francisco, gdzie sześciopasmowe autostrady stoją w korkach. Natomiast transport publiczny to realna alternatywa przyjazna dla miasta, czego dowodem jest Holandia, Szwajcaria oraz niektóre miasta niemieckie.

Na czym dokładnie ma polegać ta alternatywa?

Zamiast „rozprowadzać”, a właściwie wprowadzać ruch indywidualny (osobowo - ciężarowy) do miasta poprzez drogi ekspresowe, część funduszy przeznaczonych na te inwestycje można przenieść na szybszą rozbudowę dodatkowych linii metra, kolei oraz komunikacji publicznej. Co więcej, tramwaje oraz autobusy powinny jeździć po wydzielonych pasach. Do tego trzeba dodać system parkingów „Parkuj i Jedź” (Park&Ride) na końcach rozbudowanych linii metra, a na obrzeżu miasta dla aut osobowych stworzyć węzły przesiadkowe oraz centra przeładunkowe dla samochodów ciężarowych. Uzupełnieniem tego systemu komunikacyjnego byłaby Szybka Kolej Miejska z parkingami typu P&R na węzłowych podmiejskich stacjach. Oczywiście ruch pasażerski spięty powinien być jednym biletem – kartą miejską. Dopiero na koniec można pomyśleć o budowie obwodnicy dla ruchu tranzytowego. Powinna ona jednak zostać zlokalizowana poza miastem.

¹ PAP 2007-02-13

² Pentor dla ŻW, 15.02.2007

Wizja interesująca, ale jak to osiągnąć?

Wydaje się, iż obecne spojrzenie na sprawy komunikacji aglomeracji Warszawskiej jest zbyt wąskie i przede wszystkim trzeba dążyć do stworzenia związku gmin, mającego na celu koordynację i organizację transportu publicznego w ramach swoich granic. Należy to zrobić nawet mimo braku ustawy o transporcie publicznym - obecnie są sprzyjające ku temu okoliczności, bo gminy mogą się same dogadać na własnych warunkach, a nie na warunkach określonych w ustawie, z którymi różnie bywa. Tworzenie tego potrwa dobrych kilka lat.

Proponuje Pan bardzo złożony system, który może w sposób znaczący zmniejszyć uciążliwość indywidualnego transportu, a przez to zapewne i zapobiec licznym protestom. Jakie są jego główne zalety?

Po pierwsze, takie systemowe rozwiązanie może zatrzymać na obrzeżu miasta potoki pojazdów zmierzających do jego centrum. Po drugie będzie nakłaniać indywidualnych podróżnych (dojeżdżających codziennie do pracy, jak i jednokrotnie odwiedzających stolicę) do korzystania z komunikacji

publicznej. Rozwój w tym kierunku zachęciłby do korzystania z niej także statych mieszkańców miasta. Co więcej, można by utworzyć nowe atrakcyjne centra kupieckie (handel detaliczny i hurtowy) obudowując węzły przesiadkowe i centra przetadunkowe infrastrukturą handlową. Można tak rozwiązać np. problem Stadionu Dziesięciolecia.

Za przykład stawia Pan rozwiązania z Europy, ale nie tylko. Prawda?

Tak jest. Dobrym wzorcem jest np. Kurytyba - to jedyne miasto, gdzie nie ma metra, tramwajów, ani nawet kolei aglomeracyjnej, a 80% mieszkańców jeździ komunikacją publiczną - autobusami, które mają do swojej dyspozycji własne ulice. Ich przepustowość jest podobna do linii metra. Ale dla niektórych brazylijskie miasto to Trzeci Świat, o którym nie warto wspominać. Jednak jest to jedno z najbogatszych miast w Brazylii i o podobnym wskaźniku motoryzacji jak w Warszawie. Myślę, że warto się na nich wzorować.

Dziękuję za rozmowę.

Melania Żalińska

Konsultacje ścieżek rowerowych

W Warszawie rozwiązania dla ruchu rowerowego konsultowane są ze środowiskiem rowerzystów. Teoretycznie taki obowiązek istniał od 1996 r., jednak praktyczne procedury postępowania zostały wypracowane w ciągu ostatnich 2-3 lat. Przedstawiciele sekcji rowerowej Zielonego Mazowsza uczestniczą w posiedzeniach Rady Technicznej w Zarządzie Dróg Miejskich oraz w analogicznych spotkaniach u Inżyniera Ruchu. Niniejszy potrójny wywiad prezentuje punkty widzenia trzech głównych uczestników procesu konsultacyjnego: inwestora, projektanta i użytkowników.

STANISŁAW PLEWAKO,
Pełnomocnik Prezydenta m. st. Warszawy
ds. Rozwoju Transportu Rowerowego

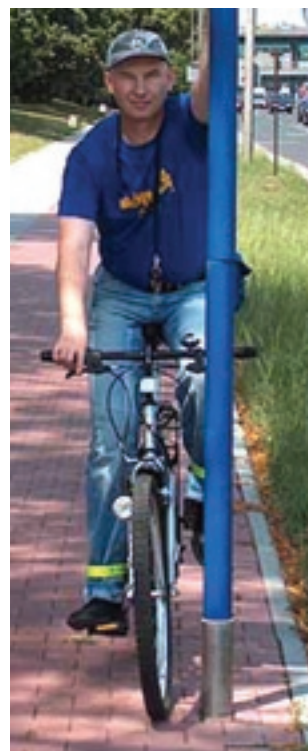
W ilu konsultacjach z rowerzystami Pan uczestniczył?

Nie sposób zliczyć - zwykle jest to jedno, dwa spotkania w tygodniu.

Jakiego typu uwagi najczęściej zgłaszają rowerzyści?

Trzeba pamiętać, że w spotkaniach o których rozmawiamy udział biorą nie 'zwykli rowerzyści' lecz osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie. Dlatego zgłaszane przez nich uwagi dotyczą zwykle spraw technicznych, są bardzo szczegółowe.

Przykładowo, postulują by znaki ostrzegawcze o zmianie pierwszeństwa ustawiać przed ścieżką rowerową, a nie za nią



- dzięki temu kierowcy zwrócą większą uwagę na przejazd rowerowy. Ponadto, zgłaszają zapotrzebowanie na wprowadzenie rowerów w ulice o uspokojonym ruchu oraz zwiększania promienia łuków na ścieżkach, tak by dostosowane były one do prędkości 20-30 km/h zamiast do 5-10. W ogóle często wnioskuje o likwidację wszelkich 'spowolnień', takich jak zygzakujące ścieżki przed skrzyżowaniami lub sygnalizatory świetlne reagujące na przyciski. Duży nacisk kładziony jest również na tworzenie pasów rowerowych w jezdni - są na tym polu już pierwsze sukcesy.

Czy konsultacje wydłużają i komplikują proces projektowania?

Tryb konsultacji prowadzonych w Warszawie - poprzez zapraszanie kompetentnych przedstawicieli użytkowników na Rady Techniczne wypracowany w Zarządzie Dróg Miejskich, nie wydłuża czasu projektowania. Czy komplikuje? Też nie, o ile zależy nam na dojrzałym projekcie, który sprawdzi się jako gotowe rozwiązanie komunikacyjne, a nie na „przyklepaniu” przedstawionego projektu. Tak się w Warszawie na szczęście nie dzieje.

Czy były problemy, dla których nie udało się osiągnąć porozumienia?

Często trudno jest osiągnąć kompromis, zwykle jednak się to udaje. Najwięcej problemu przysparzają takie rozwiązania, których kosztem jest ograniczanie liczby miejsc parkingowych przy ulicy. Ciężko je przeforsować, pomimo że w wielu europejskich miastach powszechnie ogranicza się nie tylko miejsca do parkowania, ale w ogóle ruch samochodowy.

Co dają konsultacje?

Co poleciłby Pan w innych miastach?

Po pierwsze, otwierają one urzędnikom i projektantom oczy na problemy rowerzystów. Niestety, często brakuje im wyobraźni, a użytkownicy infrastruktury ze swojego punktu widzenia pokazują, co najbardziej im przeszkadza. Drugi plus, to rozwijanie wiedzy i świadomości w środowisku rowerowym – jego przedstawiciele także się uczą w trakcie takich spotkań, a ich poglądy ewoluują, dzięki czemu współpraca jest coraz lepsza.

Uważam, że przedstawiciele zainteresowanych środowisk zdecydowanie powinni uczestniczyć w konsultacjach, na równi przykładowo z reprezentantami transportu zbiorowego.

ALEKSANDER BUCZYŃSKI,
prezes stowarzyszenia Zielone Mazowsze



W ilu konsultacjach z rowerzystami Pan uczestniczył?

W ciągu minionego roku konsultowaliśmy ok. 30 projektów, od pojedynczych skrzyżowań po wielokilometrowe inwestycje drogowe. Właściwie każdy z nich wymagał kilku spotkań na różnych etapach procesu projektowego – od wstępnych wersji koncepcji po organizację ruchu.

Jakiego typu uwagi najczęściej zgłaszają rowerzyści?

Wiele uwag dotyczy możliwości wjechania na ścieżkę i zjechania z niej na ulicę. Z reguły trzeba korygować wyłukowania zakrętów. Dość często walczyliśmy też o to, by w ogóle zrezygnować z budowy ścieżki – nie każda ścieżka rowerowa poprawia warunki dla ruchu rowerowego, na ulicach lokalnych bezpieczniej jest jechać jezdnią, razem z samochodami.

Czy konsultacje wydłużają i komplikują proces projektowania?

Myszę, że tak. Ale myślę też, że lepiej wydłużyć trochę proces projektowania niż potem przebudowywać drogę. Albo jeszcze gorzej, pozostawić na lata niefunkcjonalne czy niebezpieczne rozwiązania. Oplaca się przed przystąpieniem do budowy rozważyć kilka wariantów, obejrzeć projekt z każdej strony, narysować kilka wersji – i nawet zapłacić trochę więcej projektantowi.

Czy były problemy, dla których nie udało się osiągnąć porozumienia?

Tak. Co ciekawe, były to przypadki, kiedy inwestor uparł się budować ścieżkę przy ulicy lokalnej, a my wnioskowaliśmy o rezygnację z niej. Niestety, dla niektórych urzędników wciąż ważniejszy jest kilometr dróg rowerowych niż ich użyteczność.

Co dają konsultacje?

Co poleciłby Pan w innych miastach?

Dobra ścieżka rowerowa, dostosowana do oczekiwań rowerzystów, może służyć nawet kilku tysiącom osób dziennie; kiepska będzie zarastać trawą. Niezwykle ważne jest jak najwcześniejsze rozpoczęcie konsultacji – wtedy, kiedy najłatwiej jest wprowadzić istotne zmiany.

JÓZEF MRUGALSKI,
prezes biura projektowego KomProjekt s.c.

W ilu konsultacjach z rowerzystami Pan uczestniczył?

Trudno określić. Kilkakrotnie konsultowaliśmy ścieżki mające biec na warszawskiej Pradze, a także wzdłuż ul. Marymonckiej.

Jakiego typu uwagi najczęściej zgłaszają rowerzyści?

Informują nas o potrzebach przyszłych użytkowników projektowanej infrastruktury. Zwykle mają uwagi do sposobu prowadzenia ścieżki – przykładowo proszą, by biegła ona północną zamiast południową stroną ulicy lub o stworzenie dodatkowego połączenia z istniejącymi ciągami rowerowymi.

Czy konsultacje wydłużają i komplikują proces projektowania?

Nam proces konsultacji nie przeszkadza, gdyż i tak musimy przejść przez urzędowe uzgodnienia i uzyskać zezwolenia. Jeżeli rowerzyści nadsyłają uwagi na bieżąco, to bardzo szybko się z nimi pracuje. Dzięki temu uwzględniamy ok. 70% zgłaszanych uwag.

Czy były problemy, dla których nie udało się osiągnąć porozumienia?

Zdarza się, iż wnioskowane zmiany wykraczają poza przedmiot realizowanego przez nas zamówienia (np. wydłużenie ścieżki). Wówczas musimy dokonać kalkulacji, czy zwiększony zakres robót nie będzie wymagał zbyt dużych nakładów. Jeżeli dodatkowa praca nie naraża nas na nadmierne koszty, staramy się przychylić do wniosków rowerzystów. Tak było np. z ul. Jagiellońską, gdzie wyszliśmy z projektem poza umowę. Jednak nie zawsze możemy to zrobić.

Co dają konsultacje?

Co poleciłby Pan w innych miastach?

Projektanci często nie jeżdżą rowerami po mieście. Ponadto zdarza się, że urzędnicy są zamknięci na uwagi – tak dzieje się np. w Radomiu. Tymczasem, to właśnie rowerzyści najlepiej wiedzą, czego sami potrzebują. Dzięki uwzględnianiu ich wniosków projektuje się infrastrukturę spełniającą oczekiwania użytkowników. Pod tym względem warszawscy rowerzyści są w wyjątkowo dobrej sytuacji, gdyż dzięki odbywającym się obecnie konsultacjom nowe ścieżki projektowane są „z głową”. ●

Marcin Czajkowski

Bezpieczne stojaki rowerowe w Warszawie

Jak powszechnie wiadomo, skala zaniedbań w infrastrukturze rowerowej Warszawy jest dość wysoka. Jednym z podstawowych problemów okazuje się brak odpowiednich, bezpiecznych parkingów rowerowych. Przeciętny warszawiak, gdy postanowi załatwić coś na rowerze, zawsze natrafi na banalny, ale dokuczliwy problem – gdzie pozostawić rower?

Rowerzyści to obywatele specjalnej kategorii, którzy najchętniej parkowaliby tuż pod drzwiami danej instytucji. Od wielu lat Zielone Mazowsze stara się więc promować sprawdzone rozwiązanie - stojak rowerowy w kształcie odwróconej litery „U”.

Ich brak szczególnie dokuczliwy jest przed większością urzędów dzielnicowych. W 2004 roku udało się namówić na wymianę stojaków Dzielnicy Bemowo, a w roku



Nowo otwarty parking rowerowy przed Urzędem Dzielnicy Śródmieście (MC)



Stojak typu „wyrwikółka” to zachęta dla złodzieja - po rowerze może zostać tylko koło (AB)

2006 Dzielnicy Ursynów. Jak na 18 dzielnic jest to niesatysfakcjonujący wynik. Najbardziej prestiżowa dzielnica - Śródmieście też borykała się ze stojakowym problemem. Kilka lat stał przed urzędem szkodliwy stojak typu „wyrwikółka”, permanentnie omijany przez rowerzystów chcących coś załatwić w swoim urzędzie. Petenci regularnie przypinali pojazdy do solidnych poręczy przy schodach.

Jak nadeszły zmiany

Wiosną tego roku zajaśniało jednak „światelko w tunelu”. Na przełomie maja i czerwca Urząd Dzielnicy Śródmieście (UDŚ) zwrócił się do Zielonego Mazowsza z propozycją współpracy przy planowaniu, projektowaniu i wdrażaniu nowych elementów infrastruktury rowerowej na swoim terenie. Od samego początku trzecim partnerem został Zarząd Terenów Publicznych (ZTP) - organ zarządzający większością parków, placów zabaw, ulic, placów oraz terenów „przestrzeni publicznej” na obszarze Śródmieścia (bezpośrednio podlegający pod UDŚ jednak z pewną autonomią), na którego to terenie chcieliśmy widzieć nowe bezpieczne parkingi rowerowe.

Podstawowym warunkiem, jaki Zielone Mazowsze określiło na pierwszym spotkaniu w czerwcu br., było, aby UDŚ wymienił stojak rowerowy przed swoją siedzibą oraz ustawił kilkanaście nowych w dogodnych lokalizacjach. Na szczęście trafiliśmy na ludzi, którzy nie rzucają słów na wiatr i już w sierpniu nastąpiło uroczyste otwarcie, którego dokonaliśmy wraz z Burmistrzem Dzielnicy Śródmieście, Wojciechem Bartelskim – stanął nowy wzorcowy parking rowerowy tuż pod drzwiami urzędu, na ulicy Nowogrodzkiej 43. Dodatkowo blisko 15 stojaków ustawiono w kolejnych pięciu lokalizacjach:

1. ul. Podwale / Senatorska;
2. ul. Lewartowskiego przy skrzyżowaniu z ul. Zamenhofa;
3. Wrotkowisko Jutrzenka, ul. Rozbrat;
4. Pomnik Syreny (przy Moście Świętokrzyskim);
5. Pomnik Kilińskiego, ul. Podwale.

Niestety, w najbardziej priorytetowej lokalizacji (okolicach Placu Zamkowego) dysponent terenu - ZTP nie zgodził się na instalację stojaków.



Zapięcie typu U-lock to najlepsza ochrona przed kradzieżą

Najlepszy jest U-lock

Samo otwarcie bezpiecznego parkingu rowerowego poprzedził krótki „złodziejski happening”, do którego wykorzystano stary stojak. Zaprezentowano, jak łatwo przeciąć nożycami jego elementy. Cała prezentacja odbyła się przy błysku fleszy, gdyż Urząd Dzielnicy zadbał o nagłośnienie medialne wydarzenia. Dodatkowym walorem

edukacyjnym, jaki przyświecał oddaniu do użytku nowych stojaków, była promocja zabezpieczenia rowerowego typu „u-lock”. Jak wiemy w Polsce królują linki rowerowe – zapięcia, które jedynie przyciągają potencjalnego złodzieja. Zielone Mazowsze stara się promować rozwiązanie typu „u-lock”, którego modele, dostępne w przedziale cenowym od 100 do nawet 400 złotych, są obecnie jednymi na rynku skutecznymi

mi zabezpieczeniami. Zabezpieczenie takie jest konieczne, jeśli chcemy korzystać z roweru załatwiając różne sprawunki w swoim mieście i bez obaw parkować nasz rower na parkingach rowerowych.

Szanse na dalszą współpracę

Współpraca przy realizacji projektu z UDŚ była owocna i dobrze rokująca na przyszłość. Obok ustawienia w/w stojaków Zielone Mazowsze rozpoczęło akcję mini konsultacji społecznych, by sami rowerzyści zgłaszali swoje propozycje nowych lokalizacji stojaków rowerowych. W tym celu ZM przygotowało ulotkę promującą to wydarzenie, która została wydana przez UDŚ. Do końca przyszłego roku mamy nadzieję ujrzeć 100 nowych stojaków rowerowych, ustawionych na terenie dzielnicy.

Podstawowym kluczem do sukcesu było oddelegowanie do współpracy z nami jednego urzędnika, na odpowiednio wysokim stanowisku (Inspektor z Sekretariatu Zarządu Dzielnicy Śródmieście). Całość wymagała oczywiście wielu wizyt w UDŚ, ustaleń i wizji lokalnych. Sporo zajęła korespondencja z Panią Inspektor. Na szczęście dzięki poczcie elektronicznej większość spraw udało się załatwić zdalnie. Jest to dobry przykład partnerskiej współpracy z samorządem. Warto jednak zdać sobie sprawę, że bez samozaparcia i zaangażowania rowerzystów, takie przypadki współpracy, będą nadal wyjątkiem.

Więcej informacji na stronie internetowej:
http://www.zm.org.pl/?a=stojaki_srodmiescie-078
http://www.zm.org.pl/?a=mk2007_08

Dziękujemy Pani Urszuli Majewskiej z UDŚ
za koordynowanie projektu.

dokończenie ze str. 6

Euro wykolejone?

Niezbędne jest ograniczenie modernizacji oraz znaczne zwiększenie zakresu remontów.

Obecnie modernizacji podlegają głównie europejskie korytarze transportowe, które w polskich warunkach w większości znajdują się w stosunkowo niezłym stanie technicznym. Dalsze polepszenie ich jakości jeszcze pogłębi owe dysproporcje, gdyż, głównie z racji ograniczonej ilości środków na cele modernizacyjno-naprawcze, nie ma co liczyć na polepszenie jakości pozostałych szlaków. Tymczasem, jak pokazuje praktyka zwykły remont linii kolejowej jest kilkakrotnie tańszy niż pełna modernizacja, przynosząc zazwyczaj znacznie większe jednostkowe skrócenie czasu jazdy - chyba najbardziej obiektywny wskaźnik efektywności modernizacji linii kolejowej. Należy tu też wspomnieć o jeszcze jednym potencjalnym problemie modernizacji. Przed kilku laty, kiedy w polskim kolejnictwie panował marazm, w ramach cięcia kosztów,

zlikwidowano większość biur projektowych świadczących usługi na rzecz PKP. Obecnie, w sytuacji inwestycyjnego boomu niedobór specjalistów w tym zakresie stał się palący do tego stopnia, że terminowa realizacja niektórych z planowanych projektów może być zagrożona już na etapie przygotowania inwestycji. Także z tego powodu wskazane jest ograniczenie wymagających rozbudowanych prac projektowych, modernizacji, natomiast jak najszersze przeprowadzenie mniej pracochłonnych w tym względzie remontów linii.

Powyższe przykłady (wszystkie postulowane modyfikacje znajdują się na mapce) pokazują, iż niebagatelne środki na modernizację, jakie zamierza się przeznaczyć do 2013 roku, można spożytkować znacznie racjonalniej, ich wykorzystanie przynieść może znacznie większy efekt niż planowany. Konieczne są jednak, niekiedy dość znaczne, przesunięcia tychże środków między projektami oraz stworzenie nowych, co powinno stać się teraz zadaniem najpilniejszym

Aleksander Buczyński

Tramwaj wraca do Dublina

Po ponad pół wieku nieprzerwanej dominacji samochodów i autobusów na ulicach Dublina, władze miasta zorientowały się, że rozbudowa układu drogowego nie jest w stanie rozwiązać problemów komunikacyjnych.

W 2004 r. tramwaj w wielkim stylu powrócił do stolicy Irlandii. Wybudowano dwie nowoczesne linie tramwajowe, zwane Luas (po irlandzku „Szybkość”). Reintrodukcję można uznać za udaną - w 2005 r. Luas przewiózł 22 mln pasażerów i wypracował 0,2 mln euro zysku; w 2006 - odpowiednio 26 mln pasażerów i 5,6 mln euro zysku (pierwotnie zakładano deficyt na poziomie 2,5 mln euro rocznie w pierwszych latach funkcjonowania tramwaju). Obecnie trwa budowa trzeciej linii - odgałęzienie linii czerwonej do rewitalizowanego obszaru doków. Jednocześnie linia zielona wydłużana jest na dalekie przedmieście, poza południowe granice Dublina. W planach są kolejne trzy linie, zarówno w ścisłym centrum miasta, jak i na przedmieściach. ●



W gęsto zabudowanym centrum tramwaj wypiera samochody (AB)



Wyprodukowane przez Alstom tramwaje Citadis są dwukierunkowe, dwustronne i w pełni niskopodłogowe (AB)



Zadaszony parking Bike&Ride na Connolly - odległość od stojaka do drzwi tramwaju nie przekracza 5 m (AB)

Zielone Światło

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

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

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

- Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.
- Przedruk artykułów w całości lub części jest dozwolony nieodpłatnie pod warunkiem powiadomienia i przesłania 3 egzemplarzy na adres redakcji.
- Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, reklam i artykułów sponsorowanych. Ceny za reklamę ustalone są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskieta, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.
- Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 15 września 2007. Nakład 1800 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (WS) Wojciech Szymalski, (MC) Marcin Czajkowski, (MJ) Marcin Jackowski, oraz inne źródła podane w podpisach.

