



W NUMERZE

Temat Numeru:

**PODRÓŻE
Z PRZESIADKĄ**

**WYDANIE
SPECJALNE**



Po Europie z przesiadką - str. 1

„Parkuj i jedź” na świecie - str. 1

W kierunku nowej kultury mobilności w mieście - str. 4

Rozmowa Zielonego Światła z dr. Piotrem Kuropatwińskim - str. 5

Bezpłatny przewóz rowerów w Warszawie - str. 7

Dom bez fundamentów - str. 8

Jak powstał wspólny bilet w Trójmieście? - str. 11

Węzeł na gorąco - str. 12

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

Po Europie z przesiadką

Słowo „intermodalność” zrobiło w Europie zawrotną karierę, głównie za sprawą transportu towarowego, a szczególnie takich inicjatyw, jak „TIR-y na tory”, czy program Marco Polo. Intermodalność oznacza w przypadku tych projektów umożliwienie przewozu towarów z punktu A do B za pomocą sprawnego powiązania kilku różnych środków transportu. Taki typ przewozów występuje także w transporcie pasażerskim. Każda podróż z przesiadką jest bowiem przejawem intermodalności. Takie podróże na skalę międzynarodową są obiektem zainteresowania Forum LINK, którego Zielone Mazowsze jest uczestnikiem i koordynatorem w Polsce. Utworzenie Forum LINK zostało poprzedzone wnikliwą analizą sytuacji przewozów pasażerskich w Europie, której wyniki chcemy Państwu przybliżyć.



Czekające na klientów przy stacji metra rowery systemu Call a Bike w Monachium - ich właścicielem są koleje niemieckie: Deutsche Bahn. Więcej nt systemu Bike and Rail w wywiadzie na s. 5. (PK)

Maciej Sulmicki

„Parkuj i jedź” na świecie

Idea parkingów Park&Ride (P&R) jest prosta. Mają one zachęcić tych, którzy normalnie wjechaliby do miasta samochodem, by przesiadli się do mniej uciążliwych środków transportu. Jest jednak kilka pułapek czyhających na nieprzemyślane inwestycje w taki sposób zmniejszania ruchu samochodowego, a zwiększania mobilności w centrum miasta [patrz ramka na s. 15 – przyp. Red.].

Przede wszystkim parkingi nie mogą powstawać bez kompleksowej strategii zrównoważonego przemieszczania się. Strategie takie zawsze składają się z dwóch podstawowych dziedzin działań. Po pierwsze, ze zwiększania atrakcyjności transportu publicznego i indywidualnego niezmotywowanego (rowery, podróże piesze), a po drugie ze zmniejszania atrakcyjności dojeżdżania do celu samochodami.[1] Drugi warunek może zostać spełniony poprzez znaczące ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum i, co równie ważne, ścisłą kontrolę służb porządkowych, zapewniających, że miejsca nieprzeznaczone do parkowania nie będą w tym celu wykorzystywane (najskuteczniejszą metodą jest usuwanie nielegalnie zaparkowanych samochodów na koszt właściciela). Istotna jest też konsekwentna kontrola uiszczania opłat za parkowanie w dozwolonych miejscach.[2]

ciąg dalszy na str. 15

Wspomniana analiza obejmuje trzy raporty wykonane w latach 2002-2004 przez konsorcjum instytucji naukowych z Niemiec, Czech, Belgii i Hiszpanii. Raporty dotyczą kolejno: głównych czynników wpływających na intermodalność, krajowych danych i przykładów podróży (rozwiązań) intermodalnych oraz rekomendacji służących wzmocnieniu intermodalności. Wykonanie raportów, a następnie wdrażanie rekomendacji w postaci Forum LINK wsparła aktywnie Komisja Europejska za pośrednictwem Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Energetyki (DG TREN). Udział Komisji Europejskiej nie jest przypadkowy, bowiem intermodalność jest jednym z głównych tematów obowiązującej Europejskiej Polityki Transportowej do roku 2010. Forum LINK to przykład konsekwentnego wdrażania jej postanowień.

W ramach raportów intermodalność zdefiniowano w następujący sposób:

„Intermodalność w transporcie pasażerskim to zasada polityki i planowania, która ma na celu zapewnienie pasażerowi usługi przewozowej złożonej z łańcucha różnych środków transportu umożliwiającego nieprzerwaną podróż”.

A zatem intermodalność w myśl tej definicji jest celowym działaniem organizatorów rynku przewozów pasażerskich na rzecz pasażera. Już prostą zamianę systemu opłat za podróż w transporcie miejskim z biletów jednorazowych na bilety czasowe można uznać za działanie wspierające intermodalność. To, co jest jednak w zasięgu jednego zarządcy miejskiego systemu transportu publicznego, często okazuje się nie do pogodzenia pomiędzy dwoma zarządcami. W Polsce tylko we Wrocławiu PKP i ZDiK w pełni porozumiały się w sprawie włączenia kolei w system transportu miejskiego (patrz ZŚ nr 2). W Warszawie także takie porozumienie funkcjonuje, jednakże w niepełnej formie – nie obejmuje kolejowych podróży podmiejskich. Trudno zatem mówić o możliwościach prostego wspierania intermodalności w przypadku przewozów długodystansowych (powyżej 100 km), zwłaszcza międzynarodowych.

Dlatego właśnie Forum LINK zajmuje się podróżami długodystansowymi. Stanowią one co prawda ok. 2% ogółu podróży wykonywanych w Europie, ale jest to aż 20% pracy przewozowej (mierzonej w pasażerokilometrach). Zatem mają one duże znaczenie ekonomiczne – zwłaszcza, że są w dużej mierze rentowne dla operatorów, mają znaczący wpływ na środowisko (patrz ramka), a ich wzrost jest największy wśród wszystkich rodzajów przewozów (patrz ramka). Co więcej, wraz z przyrostem długości podróży zwiększa się prawdopodobieństwo przesiadki, a więc i potencjalnie wzrasta znaczenie promowania i organizacji wysokiej jakości intermodalności dla pasażera. W Warszawie podróże z jedną przesiadką w 2003 roku stanowiły ok. 45% podróży transportem publicznym, z dwoma przesiadkami ok. 5%, a nieco poniżej 50% podróży odbywało się bez przesiadek. Tymczasem, jeśli chcę pojechać z jakiejś dzielnicy Warszawy do jakiejś dzielnicy Krakowa transportem zbiorowym, wymaga to co najmniej dwóch przesiadek.

Pierwszy raport wyznaczył pięć kluczowych elementów podróży z przesiadką, które powinny zostać uwzględnione podczas ich organizacji:

- sieci i węzły przesiadkowe;
- systemy informacji o podróży;
- taryfy i systemy biletowe;
- przewóz bagażu;
- promocja podróży z przesiadką.

Natomiast za główne bariery we wdrażaniu rozwiązań intermodalnych uznano brak:

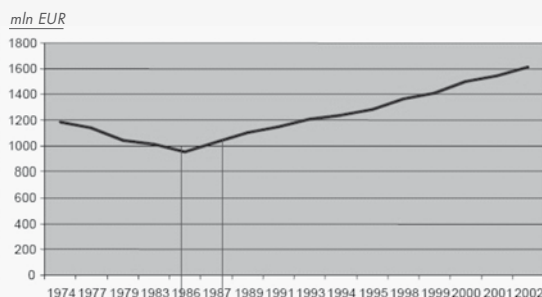
- lobbingu na rzecz intermodalności (w porównaniu do lobby pojedynczych środków transportu);
- danych potrzebnych do konstrukcji ofert (w tym danych ekonomicznych);
- uwzględnienia potrzeb użytkowników przy projektowaniu/organizowaniu węzłów przesiadkowych;
- kompleksowego (sieciowego) planowania węzłów przesiadkowych;
- współpracy w trudnym otoczeniu z wieloma uczestnikami rynku i silną konkurencją;
- sprawdzonych systemów biznesowych dla informacji o podróżach intermodalnych.

Forum LINK ma stworzyć w skali Europy grupę organizacji zainteresowanych rozwojem rozwiązań intermodalnych (lobby1) oraz w miarę możliwości doprowadzić do współpracy pomiędzy uczestnikami rynku. W ramach Forum LINK będą wypracowane propozycje rozwiązań intermodalnych na poziomie organizacyjnym: prawne i biznesowe. Część z nich będzie zapewne materiałem dla Komisji Europejskiej, wykorzystywanym przy opracowywaniu rekomendacji czy dyrektyw. Dyskusje na Forum LINK zostaną zasilane danymi nt. intermodalności z projektu KITE. Centrum Zrównoważonego Transportu Zielonego Mazowsza, ze swoją działalnością na rzecz pasażerów i uwzględniania ich potrzeb podczas budowy infrastruktury transportowej, wpisuje się w pokonywanie barier opóźniających wdrożenie rozwiązań intermodalnych.

Z drugiego raportu warto wspomnieć ciekawy przykład z Madrytu, pokazujący w jaki sposób intermodalność przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. Do 1986 roku w hiszpańskiej stolicy funkcjonowało kilku operatorów transportu publicznego, którzy działali niezależnie. W tym samym czasie, od 1974 roku spadała liczba pasażerów transportu publicznego w mieście. Właśnie w 1986 roku utworzono Regionalne Konsorcjum Transportowe miasta Madryt, które w ciągu roku doprowadziło do integracji taryfy przewozowej w skali całego miasta. W efekcie odwrócono niekorzystny trend, by już w 1992 roku przekroczyć poziom popytu na transport publiczny z 1974 roku (patrz wykres). Podobnego efektu oczekuje się po integracji uczestników międzynarodowego rynku przewozów.

Całkowity popyt na transport zbiorowy w mieście Madryt w latach 1974-2002

(Regionalne Konsorcjum Transportowe miasta Madryt)

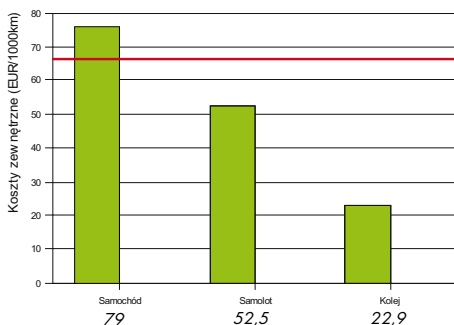


[1986 - Ustanowienie Konsorcjum Transportowego]

[1987 - Ustanowienie Zintegrowanej Taryfy Przewozowej]

Koszty zewnętrzne transportu

Zwiększenie liczby podróży z przesiadką w Europie ma między innymi na celu zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Głównym sposobem oceny tego wpływu są koszty zewnętrzne transportu, czyli koszty które ponosi całe społeczeństwo, bo nie mają one odzwierciedlenia w cenie usługi transportowej. Są to m.in. koszty wypadków drogowych i hałasu. Jedno z najnowszych opracowań INFRAS z 2004 roku oszacowało koszty zewnętrzne transportu w 15 krajach Unii Europejskiej oraz Szwajcarii i Norwegii na 650 miliardów euro, czyli 7,3% zsumowanego PKB tych krajów (nie uwzględniono kosztów zatłoczenia drogowego), z czego dwie trzecie było powodowane przez transport pasażerski. Wysokość kosztów dla podróży na odległość 1000 km pokazano na wykresie.



Na czerwono jest oznaczona średnia wielkość kosztów podróży 67,2.

Zmiana środka transportu z samochodu na pociąg w podróży na 1000 km pozwoli oszczędzić średnio 53,1 euro niepożądanymi kosztami zewnętrznymi, a samolotu na kolej średnio 29,6 Euro. Przy czym 1000 km to w przybliżeniu dwie podróże w celach biznesowych z Wrocławia do Warszawy, czy pięć weekendowych podróży turystycznych.

Najprostszym sposobem na redukcję kosztów zewnętrznych, jest ich internalizacja, czyli dążenie do włączenia tych kosztów w cenę usługi transportowej, np. poprzez dodatkowe podatki nałożone na przewoźników. Stopień internalizacji tych kosztów w Polsce próbowaliśmy ocenić w ZŚ nr 9.

W wyniku powyższych analiz, w raporcie trzecim wypracowano listę rekomendacji, których realizacja powinna doprowadzić do zwiększenia udziału podróży z przesiadką. Rekomendacji tych jest ponad 30, wobec czego w artykule omówione zostaną jedynie te, które wydają się mieć duże znaczenie i mogą być łatwo wykorzystane przez władze krajowe lub regionalne. Wszystkie omówione rekomendacje należą do grupy rekomendacji politycznych, we wdrażaniu których największą rolę odgrywają władze krajowe, regionalne i lokalne.

Intermodalni organizatorzy przewozów

Pierwszą rekomendacją jest utworzenie struktury instytucjonalnej, której zadaniem byłaby organizacja i zarządzanie zasobami przeznaczonymi dla podróży intermodalnych. Według badań, obecnie w żadnym kraju nie istnieją tego typu struktury. Zamiast nich często występują struktury modalne. Co więcej stwierdzono, że w stopniowo uwalnianym rynku transportu publicznego samorzutna współpraca przewoźników będzie coraz trudniejsza, a zatem i bariery

dla pasażerów mogą się stawać coraz bardziej znaczące (dezintegracja taryf, brak koordynacji rozkładów jazdy). Tym pilniejszym zadaniem jest tworzenie takich struktur. Wydaje się, że Ustawa o Transportie Publicznym, której założenia zostały niedawno przedstawione powinna stworzyć tego typu mechanizmy.

Standardy dla węzłów przesiadkowych

Jednym z rekomendowanych działań jest wdrażanie dobrych standardów projektowania węzłów przesiadkowych zgodnie z potrzebami użytkowników oraz dobrych rozwiązań biznesowych dla ich funkcjonowania. Do najważniejszych zagadnień należy standaryzacja informacji pasażerskiej, takiej jak piktogramy informacyjne, czy informacje o przyjazdach i odjazdach środków transportu. Niedawno w mediach (np. Gazeta Wyborcza) toczyła się dyskusja na temat niedostatku informacji dostępnej dla pasażerów zza granicy na dworcach kolejowych w Polsce, która potwierdza, że taka standaryzacja byłaby krokiem w dobrym kierunku. Odnośnie węzłów przesiadkowych, wydaje się, że model ich funkcjonowania w Polsce leży w dużej mierze w rękach zarządców nieruchomości będących spadkobiercami dawnych przedsiębiorstw państwowych (PKP, PKS, PPL). Dobrym kierunkiem jest organizacja węzłów w sposób podobny do lotnisk, które w większości działają komercyjnie i utrzymują się z opłat lotniskowych pobieranych od firm przewoźnych. O ile jednak w transporcie kolejowym byłoby to stosunkowo proste, czego zwiastunem jest pobierana przez Polskie Linie Kolejowe opłata za postój pociągu przy peronie (choć nie zasila ona kasy spółki zarządzającej dworcem), o tyle w transporcie kołowym tego typu mechanizm byłby trudny do wdrożenia, czego dowodem jest korzystanie na dziko z przystanków autobusowych przez wielu przewoźników prywatnych w Polsce.



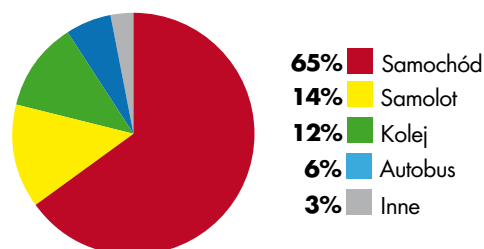
Bilety ZTM umożliwiają podróż po Warszawie pociągami Kolei Mazowieckich. Na zdjęciu kasowniki ZTM i KM na stacji Warszawa Śródmieście. (WS)

Wzrost transportu długodystansowego

Opracowanie TEN-STAC z 2003 roku oszacowało, że pomiędzy rokiem 2000 i 2020 transport długodystansowy (liczba podróży) wzrośnie o 28% w starych krajach UE i 74% w nowych krajach UE. Sam transport lotniczy według tego opracowania wzrośnie o 88% w starych krajach UE i 133% w nowych krajach UE.

Podróże długodystansowe są odbywane głównie w celach rekreacyjnych (31%) i osobistych (47%), a zaledwie 22% w celach biznesowych.

Podział podróży pomiędzy środki transportu pokazuje wykres.



Promowanie integracji taryfowej transportu międzymiejstowego i miejskiego

Chodzi o umożliwienie w podróży długodystansowej dojazdu do stacji początkowej i odjechania ze stacji docelowej bez konieczności dokupowania dodatkowego biletu. Tego typu rozwiązania już istnieją, np. w Niemczech (City-Ticket) i Wielkiej Brytanii (PlusBus). Niemiecka kolej (DB) w ramach oferty City-Ticket oferuje przy kupnie biletu na przejazd pociągiem bezpłatny dojazd do stacji. Warto przypomnieć także o ofercie kolei holenderskich RailTaxi, która różni się tylko tym, że pasażerów odwozi się taksówką, a nie transportem publicznym. Z punktu widzenia przewoźnika długodystansowego ponoszony koszt wydaje się być stosunkowo nieduży – w zależności od długości podróży wyniesie do 5% wartości biletu kupionego przez pasażera na przejazd. Z punktu widzenia organizatora transportu miejskiego

ponoszony koszt może być duży, zwłaszcza w mieście docelowym, bo często osoby przyjeżdżające z daleka kupują bilety jednorazowe, w których cena za jedną podróż jest najwyższa. Na pewno wprowadzenie takich rozwiązań wymaga porozumienia pomiędzy organizatorami przewozów. Póki co nie wiadomo, czy Niemieckie i Brytyjskie oferty przyniosły wzrost liczby pasażerów rekompensujący ewentualne dodatkowe koszty.

Źródła:

ILS NRW, Bابتie, Langzaam Verkeer, ETT, czerwiec 2004, Analysis of key issues for passenger intermodality, Towards passenger intermodality in EU, Dortmund
ILS NRW, Bابتie, Langzaam Verkeer, ETT, wrzesień 2004, Analysis of the national inventories on passenger intermodality, Towards passenger intermodality in EU, Dortmund
ILS NRW, Bابتie, Langzaam Verkeer, ETT, grudzień 2004, Recommendation for advancing passenger intermodality in the EU, Towards passenger intermodality in EU, Dortmund

Karolina Krajewska, Melania Żalińska

W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” jest roboczym dokumentem Komisji Wspólnot Europejskich, próbującym całościowo zdefiniować problemy transportu w miastach i wskazać ich konkretne rozwiązania. Pokazuje on aktualne tendencje w myśleniu o mobilności, postanowiliśmy więc przybliżyć Państwu jego założenia.

Potrzeba zrównoważonego rozwoju stawia trudne wyzwania w warunkach miejskich. Przy nadmiernym hałasie i zanieczyszczeniu powietrza trzeba bowiem pogodzić rozwój gospodarczy (realizacja wytycznych Strategii Lizbońskiej) z poprawą jakości życia i ochroną środowiska. Nie da się zapewnić mobilności w miastach za pomocą jednego cudownego środka zaradczego. Postawiono więc w Zielonej Księdze na łączenie wielu działań oraz różnych sposobów i środków przemieszczania się.

Według jej autorów, „nowe podejście do mobilności w mieście” oznacza przede wszystkim optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie tzw. współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (np. pociąg, tramwaj, metro) oraz indywidualnego (np. samochód, rower), przy równoczesnej dbałości o dobrobyt gospodarczy, i ochronę środowiska. Skuteczna polityka w zakresie mobilności w mieście ma łączyć najlepsze rozwiązania dla każdego pojedynczego problemu: innowacyjne technologie, rozwój ekologicznych, bezpiecznych i inteligentnych systemów transportu oraz zachęty ekonomiczne i zmiany w prawie.

Najważniejsi są rowerzyści i piesi

Zapisy Zielonej Księgi nadają wysoką rangę komunikacji rowerowej oraz pieszej. Uznawane są one, obok komunikacji szynowej, za ważny element zrównoważonego rozwoju mobilności miast. Podkreśla się przy tym wagę działań promocyjnych i edukacyjnych, dla ich rozwoju. Dowartościowanie ruchu pieszego ma głęboki sens, bowiem od rozwiązań tras pieszych, dojść do przystanków komunikacji miejskiej, czy stacji metra, zależy atrakcyjność tych środków komunikacji zbiorowej dla jej pasażerów, w tym osób starszych i niepełnosprawnych. Dostrzeżono

to np. w Londynie, który, tak za sprawą sukcesu wprowadzenia wysokich opłat ograniczających wjazd do centrum, jak i dzięki nowatorskiemu programowi poprawy mobilności pieszej (improving walkability) staje się jednym z miast pionierskich, o rozwiązaniach wzorcowych dla całej Unii. Podobnie wysoko oceniono rozwiązania zastosowane w Sztokholmie (elektroniczny system zarządzania ruchem - ITS), Monachium (zintegrowany system transportu), czy w Barcelonie (ruchome wydzielone pasy ruchu dla autobusów, ruchome strefy załadunku/miejsca parkingowe). Opieranie się i uczenie na dobrych wzorach rozwiązań problemów mobilności w miastach jest bardzo ważnym elementem wypracowywania wspólnej strategii.

W opisywanym dokumencie postuluje się wprowadzenie jednolitych zasad dla tworzenia zielonych stref w miastach (strefy tylko dla pieszych, ograniczonego ruchu, ograniczenia prędkości, opłaty za wjazd do miasta itd.). Parkingi typu „Parkuj i jedź” mają stanowić zachętę dla korzystania z samochodu w powiązaniu z transportem zbiorowym, pod warunkiem znacznego ograniczenia miejsc parkingowych w centrach miast. Będzie też możliwa presja finansowa, bowiem rozważa się włączenie do dyrektywy w sprawie eurowiniety także infrastruktury miejskiej, co można połączyć z opracowywaną obecnie jednolitą metodologią liczenia kosztów zewnętrznych w transporcie.

Trzeba zmienić sposób myślenia

Według Komisji, należy propagować styl życia w mniejszym stopniu uzależniony od samochodów, oraz promować takie rozwiązania, jak wspólne użytkowanie jednego samochodu (car-sharing), a także zachęcanie do wzajemnego podwożenia się, dzięki czemu zmniejsza się ilość samochodów na drodze. W dłuższej perspektywie spore znaczenie w poprawie sytuacji może mieć także „mobilność wirtualna”, czyli np. tele praca.

Środkiem zaradczym na korki w ruchu kołowym ma być także postulowany nowy styl jazdy, ograniczający zużycie paliwa, a więc i emisję spalin, wspomagany przez elektroniczne systemy zarządzania ruchem miejskim. Zastosowanie tego typu systemów może umożliwić poprawę przepustowości dróg nawet o 30%.

Przede wszystkim jednak powinno się szukać skutecznych rozwiązań dla lepszego wykorzystania już istniejącej infrastruktury, a dopiero w dalszej kolejności tworzyć nową, o czym w Polsce nikt nie chce nawet słyszeć. Przyszłoroczny budżet Warszawy aż w 39% ma być przeznaczony na nowe drogi, a w dalszych 27,9% na rozwój transportu publicznego (przy jednym procencie na ochronę środowiska, bezpieczeństwo publiczne czy pomoc społeczną...). Priorytety są aż nadto widoczne, przy czym już wiadomo, że nie wszystkie zaplanowane na ten rok inwestycje w sieć tramwajową mają szansę szybkiej realizacji.

Przed nami długa droga do doskonałości

Nasze dotychczasowe doświadczenia w korzystaniu z komunikacji miejskiej każą podchodzić do prezentowanych w Zielonej Księdze rozwiązań z pewną rezerwą, bowiem przepaść między stanem istniejącym, a pożądanym jest nadal ogromna. Intermodalność, czyli podróżowanie z przesiadkami, w naszym wydaniu to nadal przede wszystkim niewygodę. Według wielu Polaków, lepiej jechać jednym środkiem transportu, nawet stojąc w korkach czy nadkładając drogi, niż przesiadać się tracąc

cenne minuty w przejściach podziemnych, na wąskich przystankach, czy na zbyt dalekich dojeżdżaniach do nich. Dlatego właśnie w materiałach uniijnych jest kładziony tak duży nacisk na jakość infrastruktury oraz świadczonych usług. Duże nadzieje pokłada się też w inteligentnych systemach transportu (ITS), które „pozwalają na optymalizację planowania podróży, lepsze zarządzanie ruchem oraz prostsze zarządzanie popytem”. Pierwsze takie rozwiązania, w postaci systemów uprzywilejowania tramwajów, powstają już od paru lat w Krakowie, Poznaniu i Warszawie, oczywiście w atmosferze piętrzących się trudności. Jak słusznie zauważono w Zielonej Księdze, tworzenie nowej mobilności w miastach wymaga wzbogacania wiedzy, dlatego niezmiernie ważne (jeśli nie najważniejsze) jest ciągłe doskonalenie się ludzi odpowiedzialnych za te rozwiązania na poziomie lokalnym. Tylko wtedy nasze miasta będą miały szansę stawać się coraz bardziej zielone i przyjazne dla mieszkańców. ●

Tekst dokumentu „Zielona Księga” dostępny jest na stronie: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_pl.pdf

Rozmowa Zielonego Światła



z dr. Piotrem Kuropatwińskim*,

Pełnomocnikiem Zarządu Polskiego Klubu
Ekologicznego Okręgu Wschodniopomorskiego

ds. zrównoważonego systemu komunikacji miejskiej

Rozmawiała: **Melania Żalińska**

Tematem ZS nr 13 są „podróże z przesiadką”, będące elementem tzw. intermodalności. Może nam Pan przybliżyć to pojęcie?

To podróże, obejmujące np. przejście piechotą do przystanku autobusowego, przejazd autobusem, przejazd kolejką podmiejską i przejście piechotą do celu podróży. Inny wariant, w naszym kraju najmniej rozwinięty, to przejazd rowerem do stacji kolejki (lub przystanku innego środka komunikacji publicznej), przejazd kolejką podmiejską do sąsiedniego miasta lub centrum i odbycie ostatniego odcinka podróży rowerem albo na piechotę.

Rzeczywiście, jest to rzadko spotykany w Polsce sposób podróżowania. Czy są miejsca, gdzie jest inaczej?

Oczywiście, przykładowo w Holandii i Danii. Według danych brytyjskich, udział przejazdów rowerem do stacji kolei podmiejskiej [tzw. System Bike and Rail – przyp. Red.] kształtuje się tam na poziomie 28-32%, co jest wskaźnikiem wyższym niż wskaźnik udziału ruchu rowerowego w całej strukturze podróży w miastach. Z danych dotyczących podziału modalnego podróży w Berlinie wynika zaś, że przejazdy rower – kolej stanowią jedną dziesiątą wszystkich podróży rowerowych.

A jaki jest związek intermodalności, a zwłaszcza opisywanego przez Pana systemu Bike and Rail, ze zrównoważonym rozwojem?

Ma on większe niż zwykły ruch rowerowy znaczenie przy prowadzeniu kampanii promocji zrównoważonego systemu transportowego. Głównie dotyczy to promowania rezygnacji z dojazdów samochodowych z przedmieść wielkich miast. Koncepcja intermodalnych rozwiązań typu rower + kolej pozwala na podważenie argumentu, że przejazd rowerem ma sens jedynie na krótkie odległości (np. do 5 km). Obecne zakorkowanie śródmieść miast w Polsce wynika w dużej mie-



Samoobsługowa przechowalnia rowerów na dworcu w Ratyźbonie. (AB)

rze z niedorozwoju systemów Bike and Rail – korki powstają w mieście nie z powodu prostego wzrostu liczby samochodów, ale z powodu rozrostu terytorialnego miast (możliwego w warunkach postępującej motoryzacji indywidualnej) i wynikającego stąd wydłużania się przeciętnej odległości pokonywanej w ramach codziennych podróży. Intermodalne systemy Bike and Rail mogą stanowić atrakcyjną alternatywę dla wielu podróży samochodem. Oczywiście kolejnym sposobem na intermodalność jest tworzenie możliwości łączenia transportu rowerowego z transportem miejskim – np. bagażniki rowerowe na autobusach, stosowane masowo w miastach USA i Kanady.

I dlatego właśnie warto promować intermodalność? A może są inne powody?

Odpowiedź na to pytanie jest prawie tożsama z odpowiedzią na pytanie, dlaczego warto promować korzystanie z roweru lub z transportu publicznego, czy też z obu tych sposobów zaspokajania potrzeby mobilności. Jeżeli miasto jest na tyle duże, że chodzenie piechotą nie daje możliwości dotarcia do wszystkich celów podróży, to należy myśleć o jakiejś alternatywie dla podróży samochodem, który jest drogi, hałasuje i zanieczyszcza środowisko na wiele sposobów. Dla promotorów ruchu rowerowego intermodalność jest ważna, ponieważ, promując ją, zyskują partnera strategicznego w postaci operatorów transportu publicznego (jeśli mają oni dość wyobraźni). Pojawia się wówczas konkretna struktura organizacyjna, korzystająca z powodu wzrostu liczby klientów. Stosunek korzyści do kosztów działań na rzecz powiązań intermodalnych jest bardzo atrakcyjny.

Czyli jest to dobry sposób na ograniczenie zatłoczenia drogowego. A jakie są najbardziej atrakcyjne sposoby „podróżowania z przesiadką”?

Sądzę, że bardzo dobrym rozwiązaniem jest układ rower (własny) + kolej + rower miejski w śródmieściu (patrz zdjęcie na okładce – przyp. Red.). W kolejce jadąc rano do pracy, mamy czas na przeczytanie gazety, zaś przejazd rowerem daje nam szansę na regularną aktywność fizyczną, a jednocześnie umożliwia mieszkanie w mniej gęsto zabudowanych częściach miasta.

W Polsce systemy rowerów miejskich oferowanych przez operatorów komunikacji publicznej są jednak na razie w fazie ogólnikowych koncepcji. Podobnie jest chyba z innymi rozwiązaniami.



Rowerzy na stacji PKP Tczew. (PK)



Parking Bike and Ride we Freising k. Monachium. (AB)

To prawda. Rowerzyści niejednokrotnie docierają do wielu stacji kolejowych w Polsce, ale przez operatorów kolei nie są traktowani jako klienci, na których warto zwrócić uwagę. Co więcej, próby umożliwienia przewozu rowerów na bagażnikach montowanych na przedniej ścianie autobusów miejskich nie zostały zakończone powodzeniem – interpretatorzy przepisów twierdzą, że ich instalacja pogorszy bezpieczeństwo pieszych (sic!). Tak jakby piesi nie bywali narażeni na niebezpieczeństwo ze strony masowo jeżdżących samochodów!

A jakie są główne problemy związane z podróżowaniem z przesiadką w Polsce?

Podstawowy problem to brak wyobraźni i gotowości do partnerskiej współpracy ze strony głównych potencjalnych beneficjentów instytucjonalnych. Znane w teorii systemy (park and ride, bike and ride, kiss and ride) są „spontanicznie” stosowane przez indywidualnych pasażerów. Jednakże parkowanie samochodów na terenach kolejowych (oraz generalnie systemy park and ride) nie sprzyja zrównoważonemu rozwojowi miasta – duże parkingi przy stacjach pogarszają warunki docierania do stacji kolejowych pasażerom komunikacji publicznej, pieszym i rowerzystom, a także przyczyniają się do rozrostu przestrzennego miasta. Zmniejszają ponadto możliwość tworzenia przy stacjach kolejowych miejsc pracy i mieszkania.

Jak więc możemy rozwiązać ten problem?

Przykładowo przez ustalenie odpowiedniej strefy z regulacją parkowania (tak jak np. w Krakowie w okolicach rynku) oraz stosowanie opłat za parkowanie w tej strefie. Chodzi o to, by piesi i rowerzyści mogli spokojnie docierać do stacji tak jak chcą, a rowerzyści mieli gdzie zostawić rower. Oczywiście równolegle powinny być udostępniane tam rowery publiczne (miejskie). Tak dzieje się w Paryżu i wielu innych miastach Francji, nie mówiąc nawet o Kopenhadze, czy miastach holenderskich.

Wszystko brzmi pięknie, ale rowerzyści nie chcą pozostawiać rowerów na stacji na kilka godzin, gdyż obawiają się kradzieży.

Problem ten istnieje, bo są chętni na kupowanie rowerów od złodziei, ale jest on wyolbrzymiany w wyobraźni ludzi, którzy nie mają doświadczenia w praktycznej jeździe rowerem. Rozwiązać go można, organizując darmowe strzeżone parkingi rowerowe. Wpływy z opłat pobieranych za parkowanie samochodów przy stacjach powinny być przeznaczane na pokrycie kosztów organizowania takich parkingów.



Włochy - parking rowerowy przy dworcu kolejowym w Padwie (zdjęcie pochodzi z prezentacji p. Nicolasa Merca z firmy Altermodal pt. Wypożyczalnie rowerów we Francji, pokazanej na kongresie Velocity Dublin 2005).

Reasumując, jakie są priorytetowe rozwiązania, które powinno się wdrożyć w Polsce, aby ułatwić podróż z przesiadką?

Uspokojenie ruchu przy dworcach kolei, zarządzanie powierzchni parkingową przy stacjach kolei podmiejskich, egzekwowanie opłat za parkowanie samochodów w tych rejonach i przeznaczenie części wpływów z opłat na finansowanie darmowych parkingów rowerowych przy stacjach, to wszystko oczywiście szeroko poparte kierowaną do wszystkich akcją informacyjną i wyjaśniającą. W śródmieściu promocja systemów rowerów publicznych.

Pewne rozwiązania służące intermodalności zaczęły się już u nas pojawiać – np. darmowy przewóz rowerów komunikacją miejską w Warszawie.

Joanna Wisniewska

Bezpłatny przewóz rowerów w Warszawie

Już od ponad trzech lat w Warszawie można przewozić rowery wszystkimi środkami komunikacji miejskiej. W lipcu 2004 roku, dzięki staraniom Zielonego Mazowsza, Zarząd Transportu Miejskiego zezwolił na przewóz rowerów w autobusach i tramwajach. Przedtem możliwe to było tylko w metrze. Dodatkową zachętą do korzystania z możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej jest fakt, że usługa ta jest darmowa (poza SKM, która tylko w sezonie wakacyjnym wprowadza promocję na przewóz rowerów). Rozwiązania zastosowane przez ZTM są ważnymi elementami intermodalności - idei która w polskim transporcie publicznym jest niestety wciąż zbyt rzadko stosowana. Zapytaliśmy więc zarówno przewoźnika, jak i użytkowników, co sądzą o funkcjonowaniu tego systemu.

Jak mówi Igor Krajnow, rzecznik prasowy Zarządu Transportu Miejskiego - skargi osób przewożących rowery komunikacją miejską w Warszawie stanowią zaledwie promil wszystkich skarg wpływających do ZTM.

Zdaniem rzecznika, mała ilość skarg rowerzystów to efekt dobrych rozwiązań, jakie ZTM proponuje osobom przewożącym rowery komunikacją miejską.

- Przewóz ten jest bezpłatny, ponadto są wydzielone miejsca na rowery w autobusach i przedziały rowerowe w pociągach - wymienia Krajnow.



Parkingi należy odpowiednio oznakować, np. tak jak w Ratyzbonie. (AB)

Czy mógłby Pan wymienić inne dobre praktyki usprawniające podróż z przesiadką obecne w Polsce?

Dobrym przykładem jest oferta darmowych przewozów rowerów SKM w Trójmieście od Słupska po Tczew. Niestety obowiązuje ona tylko w sezonie letnim, a powinna być w weekendy przez cały rok (co najmniej dla posiadaczy biletów okresowych). Myślę jednak, że darmowe przewożenie rowerów nie jest aż tak ważne w życiu codziennym. Ważniejsze jest tworzenie darmowych strzeżonych udogodnień do parkowania rowerów na stacjach.

Dziękuję za rozmowę.

*Dr Piotr Kuropatwiński - Adiunkt w Katedrze Polityki Gospodarczej Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, absolwent Wydziału Ekonomiki Transportu UG, konsultant społeczny Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku, członek zespołu ds. rozwoju komunikacji rowerowej przy Urzędzie Miasta Gdańska, autor szeregu publikacji i prezentacji na temat kierunków przekształceń systemu komunikacji miejskiej.

Rzecznik ZTM nie widzi potrzeby wprowadzania nowych rozwiązań przewozu rowerów w komunikacji miejskiej, ponieważ obecnie istniejące są, jego zdaniem, wystarczające. Interesujące wydaje się zatem, jak wielu mieszkańców aglomeracji warszawskiej korzysta z możliwości darmowego przewozu rowerów komunikacją miejską. Niestety ZTM nie prowadzi na ten temat statystyk, ponieważ jest to usługa bezpłatna.

Rowerzyści potwierdzają opinię rzecznika ZTM, że warunki przewozu rowerów komunikacją miejską w Warszawie są dobre.

- Możliwość przewiezienia roweru autobusem, czy tramwajem to uzupełnienie niedoskonałych rozwiązań komunikacyjnych w Warszawie - mówi Marcin 'Skeler' Myszkowski z Warszawskiej Masy Krytycznej.

Zdaniem warszawskich cyklistów, największym problemem jest brak możliwości przewiezienia roweru komunikacją miejską w godzinach szczytu, gdy w pojazdach panuje tłok.

- Utrudnieniem jest także brak stojaków lub miejsca do oparcia rowerów w wagonach metra wyznaczonych do ich przewozu, podczas gdy w Szybkiej Kolei Miejskiej poradzano sobie z tym problemem mocując składane siedzenia i wieszaki na rowery - stwierdza Michał Batorowicz, współorganizator WMK.

Dużego entuzjazmu rowerzystów nie budzi natomiast pomysł montowania specjalnych koszy do przewozu rowerów na zewnątrz autobusów. Zdaniem warszawskiego rowerzysty, Maćka Roszkowskiego, korzystanie z nich zbyt długo wydłużałoby czas przejazdu.

Wojciech Szymalski

Dom bez fundamentów,

czyli o problemach intermodalności w kontekście proponowanych regulacji ustawowych dotyczących transportu publicznego

W 2005 roku Ministerstwo Transportu rozpoczęło prace nad ustawą o transporcie publicznym. Licznych problemów z kształtowaniem usług transportu publicznego i systemów transportowych w regionach i aglomeracjach nie rozwiąże się jednak za pomocą jednej ustawy, zwłaszcza że, jak dotychczas, jej projekt nie przewiduje uchylecia dotychczasowych bubli ustawodawczych.

Dewaluacja opłat parkingowych

Interwencja trybunału konstytucyjnego w 2002 roku spowodowała konieczność zmiany ustawy o drogach publicznych w następnym roku, aby solidnie usankcjonować tworzenie stref płatnego parkowania. Niestety jednocześnie zadbano, aby opłaty parkingowe stopniowo stawały się coraz mniej efektywnym środkiem regulowania dostępu do miasta indywidualnym transportem drogowym. W ustawie pojawił się bowiem zapis o maksymalnej możliwej stawce za pierwszą i kolejne godziny parkowania, którą ustalono sztywno na 3 złote. Jest to sprzeczna z zasadą subsydiarności ingerencja ustawodawcy krajowego w kompetencje, które powinny przynależać samorządom lokalnym. Ale, poza konsekwencjami natury zasadniczej, po 5 latach od wprowadzenia tego zapisu ma on w coraz większym stopniu konsekwencje realne. W 2007 roku, w cenach realnych, 3 złote z 2002 roku jest już warte jedynie 2,72 złotego. Warto jednak zwrócić uwagę nie tylko na fakt, że zapomniano o co-



Odporne zarządzanie strefami płatnego parkowania może zachęcić kierowców do przesiadania się w komunikację publiczną. (WS)

rocznej waloryzacji tej opłaty choćby o wskaźnik inflacji. Opłata za parkowanie w centrum miasta jest instrumentem stymulującym przepływy pasażerów pomiędzy różnymi gałęziami transportu w mieście, głównie pomiędzy indywidualnym transportem samochodowym i transportem zbiorowym. Pośrednio ma także wpływ na wzrost liczby podróży intermodalnych, co można

zmierzyć znacznym przyrostem liczby samochodów parkujących tuż za granicami stref płatnego parkowania. Obecnie samorządy zaczynają również inwestować w usługi typu P+R, gdzie relacja cen za parkowanie w śródmieściu i na parkingu P+R ma znaczenie przy wyborze sposobu podróży. Dlatego jeśli już uznano za zasadne ograniczenie swobody kształtowania przez samorząd ceny za parkowanie w mieście, powinno to być rozwiązanie rozsądne. Za takie można uznać sztywne uzależnienie wysokości opłaty za parkowanie od cen biletów komunikacji miejskiej obowiązujących na terenie danego miasta, tak jak ustalono rozporządzeniem ministra infrastruktury, że maksymalną karą za jazdę bez biletu może być 50-krotność ceny jednorazowego biletu normalnego. Opłata za godzinę parkowania mogłaby być np. nie wyższa niż dwukrotność ceny takiego biletu.

Kto organizuje kolej...

Innym bblem, którego nie da się wyeliminować za pomocą nowej ustawy, jest bałagan kompetencyjny w zakresie organizacji regionalnych przewozów kolejowych. Pomijając nieco mniej ważną w tym kontekście sprawę definicji tego, czym są „regionalne kolejowe przewozy pasażerskie” (patrz ramka), rzekomo w myśl ustawy o transporcie kolejowym organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich jest zadaniem własnym samorządu województwa. Śledząc jednak rokroczne boje samorządów wojewódzkich ze spółką PKP Przewozy Regionalne o dotacje oraz liczbę pociągów, odnosi się inne wrażenie. I nie chodzi tutaj jedynie o mniej lub bardziej realny monopol PKP Przewozy Regionalne na wykonywanie usług przewozowych w różnych województwach. Niestety, w stosunku np. do transportu miejskiego, na kolei kompetencje przewoźnika i organizatora są postawione na głowie za sprawą trzeciej strony – zarządcy infrastruktury kolejowej, nota bene PKP Polskie Linie Kolejowe. To PKP PLK faktycznie układa rozkład jazdy. Udowadniają to rokroczne zapowiedzi samorządów m.in. Wielkopolski, Mazowsza, Ziemi łódzkiej o przygotowaniu cyklicznych rozkładów jazdy, które jednak w momencie ogłoszenia bardzo rozczarowują, gdyż pociągi regionalne są przesuwane podczas tzw. konstrukcji rozkładu. Pozycja samorządu przy układaniu rozkładu jazdy jest bowiem najślabsza. O rozkład jazdy, czyli faktyczny instrument organizowania przewozów pasażerskich, może wnioskować do PKP PLK jedynie przewoźnik - organizator przewozów już nie ma takiej kompetencji. Sytuacja wygląda jeszcze gorzej w momencie, kiedy linie kolejowe są remontowane. Wtedy z dnia na dzień cały rozkład jazdy potrafi być arbitralnie przetasowany przez zarządcę infrastruktury. Rozporządzenie wydane 13 czerwca 2006 roku na podstawie Prawa Przewozowego przez ministra

infrastruktury nakazuje, co prawda, ogłaszanie rozkładu jazdy i jego zmian najpóźniej na 7 dni przed ich wprowadzeniem, ale nakaz ten ma zastosowanie do przewoźników, a nie zarządców infrastruktury. W dodatku rozporządzenie nie przewiduje sankcji, które pozwoliłyby egzekwować ten przepis albo ubiegać się na jego podstawie o odszkodowania.

Znacznie bardziej racjonalnym wyjściem byłoby poprawienie prawa w taki sposób, aby w przypadku usług o charakterze służby publicznej to organizator przewozów był pośrednikiem pomiędzy przewoźnikami, a zarządcą infrastruktury. Organizator powinien mieć wyłączne prawo składania wniosków o rozkład jazdy pociągów kursujących w służbie publicznej na swoim terenie. Wówczas organizator przewozów mógłby jednocześnie negocjować rozkład jazdy z zarządcą infrastruktury i ustalać warunki przekazywania dotacji z przewoźnikiem (przetarg). Ułatwiłoby to także uzgodnienia pomiędzy organizatorami przewozów kolejowych oraz organizatorami miejskiego transportu publicznego dotyczące przewozów aglomeracyjnych. Ograniczono by bowiem udział przewoźników kolejowych w tym procesie do wykonywania zamówionych

usług i odbierania dotacji. Przewoźnik kolejowy powinien oczywiście zachować prawo wnioskowania o rozkład jazdy, ale tylko w przypadku przewozów komercyjnych.

...i tereny kolejowe

Oprócz organizowania rozkładów jazdy, w kontekście przewozów intermodalnych istnieje także problem odnośnie terenów kolejowych. W myśl obowiązujących przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym są to tereny zamknięte. W związku z tym samorzady lokalne nie mają wobec nich władztwa planistycznego, tzn. nie mogą decydować o charakterze zagospodarowania przestrzennego tych terenów. Owszem, w większości przypadków linie kolejowe prawdopodobnie pozostaną liniami kolejowymi i być może nie ma sensu robić dla nich planów, ale terenami zamkniętymi są wszelkie tereny będące własnością spółek z grupy PKP, w tym byłe szpitale kolejowe, ośrodki turystyczne itp. Najważniejszym problemem w tym kontekście są stacje kolejowe, czyli zgodnie z terminologią intermodalności węzły przesiadkowe. Obecnie

Definicja przewozów regionalnych

Jednym z podstawowych problemów, które należy bezwzględnie rozwiązać przed wprowadzeniem nowej Ustawy o Transporcie Publicznym jest prawidłowe zdefiniowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Przypomnijmy, że pierwsza obowiązująca definicja brzmiała: „przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem”. Powodowała ona brak możliwości finansowania przez samorzady wojewódzkie pociągów wykonujących przewozy osobowe na trzech liniach: Herby Nowe – Kępno, Stargard Szczeciński – Krzyż, Inowrocław – Zduńska Wola dlatego, że te linie kolejowe przecinały trzy województwa. W praktyce oznaczało to dzielenie relacji pociągów, co obniżało ich rentowność, choćby poprzez zrywanie dotychczasowych relacji. Ratunkowo finansowano takie przewozy z budżetu państwa.

Obecnie wprowadzono definicję w brzmieniu: „przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze”. Powoduje ona dodatkowe komplikacje. Okazuje się, że w myśl nowej definicji pociągi regionalne kursujące dotychczas np. z Krakowa do Rzeszowa, aby zachować możliwość ich organizowania przez samorząd województwa muszą kończyć bieg w Dębicy lub Tarnowie, które są pierwszymi stacjami węzłowymi za granicami województw Małopolskiego i Podkarpackiego. Podobne problemy mogą wystąpić dla takich relacji jak np. Opole-Wrocław (stacje węzłowe: Św. Katarzyna, Brzeg), Poznań-Wrocław (Rawicz, Żmigrod), Wrocław-Zielona Góra (Głogów, Rudna), Kielce-Kraków (Kozłów, Tunel), Poznań-Toruń (Inowrocław, Gniezno). Oznacza to kolejne psucie rozkładów jazdy. Chyba że problematyczne pociągi łączące stolicy województw będą znów traktowane jako międzywojewódzkie. Pociągów międzywojewódzkich samorząd regionalny nie może organizować, ale może je dotować. Jeśli więc nowa definicja miałaby się utrzymać na dłużej możemy mieć do czynienia z kolejnym festiwalem życzeń o dotacje wobec bezradnych organizatorów przewozów.

Niezależne pismo „Z Biegiem Szyn” proponuje zamiast powyższych definicji zastąpienie ich stwierdzeniem, że każdy pociąg osobowy wykonuje regionalne pasażerskie przewozy kolejowe, czyli jest dofinansowywany przez samorzady województw, natomiast każdy pociąg pospieszny wykonuje międzywojewódzkie pasażerskie przewozy kolejowe i jest finansowany przez ministerstwo ds. transportu. Mimo prostoty i takie definicje pociągają za sobą pewne komplikacje. Aby wykluczyć możliwości działań monopolistycznych, należałoby bowiem w prawie krajowym zdefiniować „pociąg pospieszny” oraz „pociąg osobowy”, których definicje są obecnie jedynie w wewnętrznych przepisach spółki grupy PKP. Mogłoby się także okazać, że inne kategorie pociągów, np. przyspieszone typu „RegioPlus” nie mogą być objęte dofinansowaniem. Zasadne jest także, aby kategorie pociągów były nadal swobodnie określane przez przewoźników – jest to korzystne choćby marketingowo, w czym celuje spółka PKP Intercity. Z kolei pociągi pospieszne w relacjach Warszawa-Białystok, czy Warszawa-Łódź w większym stopniu pełnią jednak rolę regionalną niż krajową.

Aby ostatecznie wykluczyć te definicyjne spory, innym prostym rozwiązaniem może być określenie regionalnych przewozów kolejowych jako takich, w których trasa pociągu przebiega w więcej niż 50% na terenie jednego województwa i nie należy do kategorii przewozów międzywojewódzkich. Organizatorem takiego pociągu powinien być samorząd, na którego terenie leży najdłuższa część trasy i powinien to robić w porozumieniu z innymi województwami położonymi na trasie. Co prawda nie do końca rozwiązuje to problem linii Inowrocław-Zduńska Wola i Kępno-Herby Nowe, jeśli pociągi miałyby kursować w faktycznie takich relacjach. Jednakże już pociąg relacji Inowrocław-Chorzew Siemkowice przynależy w całości do województwa łódzkiego, a pociąg Kępno-Tarnowskie Góry do województwa śląskiego. Co więcej taka definicja nie spowoduje cięcia, korzystnych z punktu widzenia pasażera, pociągów typu RegioPlus, a otworzy drogę do wzbogacania oferty o tego typu pociągi, które za granicą, zwłaszcza w Niemczech, są podstawą oferty regionalnej.

nie można za pomocą standardowego planu zagospodarowania dobrze powiązać dworca położonego na terenie kolejowym z przystankami innych środków transportu ani innymi funkcjami, np. centrami handlowymi. Nie można także w trybie planu, np. dla potrzeb, kolei aglomeracyjnej, zaplanować nowych przystanków kolejowych, przez co dużym problemem jest zapewnienie dofinansowania przez samorząd ich realizacji. Takie inwestycje trzeba realizować w innym trybie, przy czym samorząd lokalny nie ma właściwie innej legitymacji do interesowania się zagospodarowaniem terenów zamkniętych, poza przypadkiem, gdy zamierza realizować inną inwestycję biegnącą przez taki teren, np. przejście podziemne. Ale wtedy wobec zarządcy występuje w charakterze petenta, a nie koordynatora jakości zagospodarowania przestrzeni, czy też organu odpowiedzialnego za zapewnienie infrastruktury, w tym przypadku - przystankowej.

Finansowe primus inter pares

Trzeci poważny problem z wprowadzeniem pojęcia intermodalnego transportu publicznego w Polsce wiąże się z dofinansowaniem usług transportowych, a raczej uzależnieniem tego dofinansowania od faktycznej ceny usługi. Ceny pomiędzy różnymi środkami transportu różnią się i będą się różnić. Zawsze któryś ze środków transportu będzie globalnie tańszy od innego. Od kiedy jednak wprowadzono zasadę internalizacji kosztów zewnętrznych i zaczęto ją realizować to właśnie ta składowa kosztów zaczęła decydować o faktycznej cenie usługi transportowej w danym środku transportu. Wobec tego, dopóki internalizacja kosztów zewnętrznych usług dla różnych środków transportu nie będzie całkowita lub na równym poziomie, a sposób uwzględnienia tych kosztów w cenie nie będzie następował w taki sam sposób, nie można mówić o prawdziwej konkurencji.

W Polsce niestety koszty zewnętrzne dla różnych środków transportu są zinternalizowane w różnym stopniu, a w dodatku różnymi sposobami, co prowadzi do przewagi konkurencyjnej jednych przewoźników nad innymi. Najpoważniejszą konsekwencją takiego stanu rzeczy dla rynku przewozów pasażerskich jest znaczna przewaga konkurencyjna przewoźników dro-

gowych nad przewoźnikami kolejowymi. Dla obydwu środków transportu inaczej są bowiem naliczane koszty zewnętrzne infrastruktury. Co więcej, dla przewoźników drogowych nie są one pokrywane w całości, co ma miejsce w przypadku przewoźników kolejowych. Przypomnijmy tylko, że opłata za kilometr dostępu do infrastruktury dla kolei pasażerskiej jest ponad 10 razy wyższa niż dla transportu drogowego, mimo iż koszty zewnętrzne infrastruktury dla transportu autobusowego są ok. 2 razy wyższe niż dla pasażerskiego transportu kolejowego. W dodatku opłaty pobierane od przewoźników autobusowych mają formę winięt, a więc czym więcej kilometrów w ciągu roku się przejedzie, tym mniej za kilometr się płaci. Na kolei opłata naliczana jest za każdy faktycznie przejechany kilometr, więc czym więcej się jeździ, tym więcej się płaci. Temat ten został szerzej omówiony w ZŚ nr 10, w artykule pt. „Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu w Polsce – próba oceny postępów”.

Zatem bezkrytyczne wprowadzenie poprzez ewentualną nową ustawę o transporcie pasażerskim przetargów na połączenia transportowe z A do B, w których mogłyby wystartować przewoźnicy dysponującymi różnymi środkami transportu mogłoby skutkować ostatecznym upadkiem kolei w Polsce. Zresztą już obecnie, mimo tego, albo właśnie dlatego, że samorządy nie muszą przekazywać dotacji przedmiotowych i nie organizują przewozów lokalnych wykonywanych przez spółki PKS, władze regionalne postrzegają regionalny transport autobusowy jako alternatywę dla regionalnych przewozów kolejowych. Takie stwierdzenie pojawiło się w prezentacji budżetu województwa pomorskiego na 2007 rok, a rys takiego sposobu myślenia widać także w tłumaczeniu władz spółki Koleje Mazowieckie swojej niechęci do otwarcia połączenia kolejowego Płock-Kutno konkurencją przewozów autobusowych. Pośrednio do wzmocnienia takiego wizerunku kolei przyczyniają się również same PKP, nagminnie wprowadzając tzw. Kolejową Komunikację Autobusową na mniej opłacalne linie kolejowe.

Podsumowanie

Przynajmniej te cztery ważne kwestie powinny zostać naprawione przed lub przy okazji wprowadzania nowych ustaw regulujących zasady organizowania transportu publicznego sensu largo. Kwestia opłat parkingowych dodatkowo ma znaczenie dla wsparcia finansów samorządów, w tym dla dofinansowania transportu miejskiego. Przynajmniej część opłat za parkowanie w miastach powinna zasilać budżet organizatorów przewozów transportem miejskim, a nie zarządców infrastruktury drogowej. Oprócz tego należy także pamiętać, że zwiększenie obowiązków koordynacyjnych w zakresie transportu publicznego na szczeblu samorządów powinno pociągnąć zwiększenie wysokości dotacji dla budżetów samorządowych z budżetu centralnego. ●



Intermodalność to np. łączenie podróży rowerem i pociągiem. (PK)

Beata Gładoch

Jak powstał wspólny bilet w Trójmieście?

1 stycznia 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) wprowadza wspólny bilet w Trójmieście. Dzięki inicjatywie tej pasażer na jednym bilecie będzie mógł poruszać się każdym środkiem komunikacji (autobus, tramwaj, trolejbus i SKM) na terenie Gdańska, Gdyni, Sopotu i 10 gmin ościennych. Przygotowywanie integracji biletowej trwało co prawda ponad 3 lata, ale był to czas konieczny - przede wszystkim na ustalenie szczegółów finansowych. Proces tworzenia wspólnego systemu biletowego w Trójmieście udowadnia, że integracja taryfowa jest możliwa bez specjalnych ustaw o transporcie publicznym. Przykład Trójmiasta powinien zostać dokładnie przeanalizowany, zanim podjęte zostaną decyzje legislacyjne.

Kamienie Milowe MZKZG

2004 r. - Rozpoczęcie rozmów związanych z powołaniem związku. Marszałek województwa pomorskiego Jan Kozłowski powołał Radę Metropolitalną, do której zaproszono Burmistrzów, Prezydentów, Wójtów z Trójmiasta i gmin ościennych. Spotkania odbywały się raz w miesiącu, a głównym, poruszonym zagadnieniem był problem komunikacyjny. W rezultacie zlecono przygotowanie koncepcji integracji komunikacyjnej i statutu MZKZG.

2006 r. - Prawnicy z wszystkich gmin wchodzących w skład związku zakończyli przygotowywanie pierwszej wersji statutu MZKZG.

2007 r. - MZKZG został formalnie zarejestrowany. Od 2006 roku statut kilkakrotnie poprawiano na skutek błędów formalnych uniemożliwiających jego wprowadzenie w życie.

2008 r. - Planowane wdrożenie I etapu integracji biletowej MZKZG. Zostanie wprowadzony wspólny bilet (przy zachowaniu już istniejących). W tym też etapie każda gmina wpłaca do MZKZG składkę, która jest uzależniona od liczby jej mieszkańców (1 zł za 1 osobę). Na tym etapie rozliczenia z przewoźnikami będą miały postać ryczałtu, który weryfikowany będzie poprzez badania wykorzystania biletów przez podróżnych.

2009 r. - Planowane wdrożenie II etapu integracji biletowej. Powstanie jednej trójmiejskiej taryfy. W wyniku czego zostanie zmieniony klucz rozliczeń. Od tego momentu MZKZG będzie nadzorować uchwalanie taryf i przepisów, dystrybucję i kontrolę biletów oraz zatrudnianie przewoźników. Na tym etapie każda gmina będzie pokrywać różnicę pomiędzy kosztem, a dochodem deficytowych inwestycji przez siebie zaproponowanych. ●

Planowana oferta

MZKZG w swojej ofercie proponuje zarówno bilety całodzienne (dostępne w wersji papierowej i elektronicznej) jak i okresowe.

Oferta biletów 24-godzinnych i okresowych normalnych¹

Nazwa biletu	Cena biletu 24-godzinnego	Cena biletu okresowego miesięcznego	ZASIĘG BILETU
Komunalny Metropolitalny	12 zł	140 zł	usługi wszystkich przewoźników komunalnych z wyłączeniem SKM (autobusy, tramwaje, trolejbusy)
Kolejowo-komunalny	15 zł	170 zł	usługi tylko dwóch organizatorów przejazdu kolejowego oraz komunalnego (SKM+ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia lub MZK Wejherowo)
Kolejowo-komunalny Metropolitalny	18 zł	200 zł	SKM+komunikacja miejska (upoważnia do podróży na terenie wszystkich gmin-członków związku)

¹ źródło: Trójmiasto. Wspólny bilet w tym roku, Dziennik Bałtycki, Polskapresse (2007) http://gdansk.naszemiasto.pl/metropolia_trojmiasto/specjalna_artykul/638177.html

Dziękujemy Panu Hubertowi Kołodziejskiemu, przewodniczącemu zarządu MZKZG, za udzielenie informacji do artykułu.

Węzeł na gorąco

Wojciech Szymalski

Przepis na węzeł przesiadkowy słodki...

Kraków Główny to bez wątpienia najważniejsza stacja kolejowa w Krakowie. Położona blisko Starego Miasta obsługuje wszystkie pociągi w Krakowie. Jeszcze do niedawna stacja nie była miejscem szczególnie atrakcyjnym. Sąsiadowała z nieciekawym otoczeniem zdegradowanych terenów kolejowych. W dodatku bezpośrednio przed za- bytkowym budynkiem dworca w drodze na Stare Miasto położony był dworzec autobusowy, który po uwolnieniu rynku przewozowego został oblepiony wpół dzikimi przystankami linii minibusowych, a także nieod- łącznym targowiskiem ze stoiskami skleconymi z przypadkowych mate- riałów. Ale już w latach dziewięćdziesiątych powstała jedna, wspierana przez miasto, koncepcja rewitalizacji otoczenia dworca poprzez budo- wę tzw. Nowego Miasta oraz przekształcenie samej stacji w sprawny węzeł przesiadkowy, tzw. Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK).

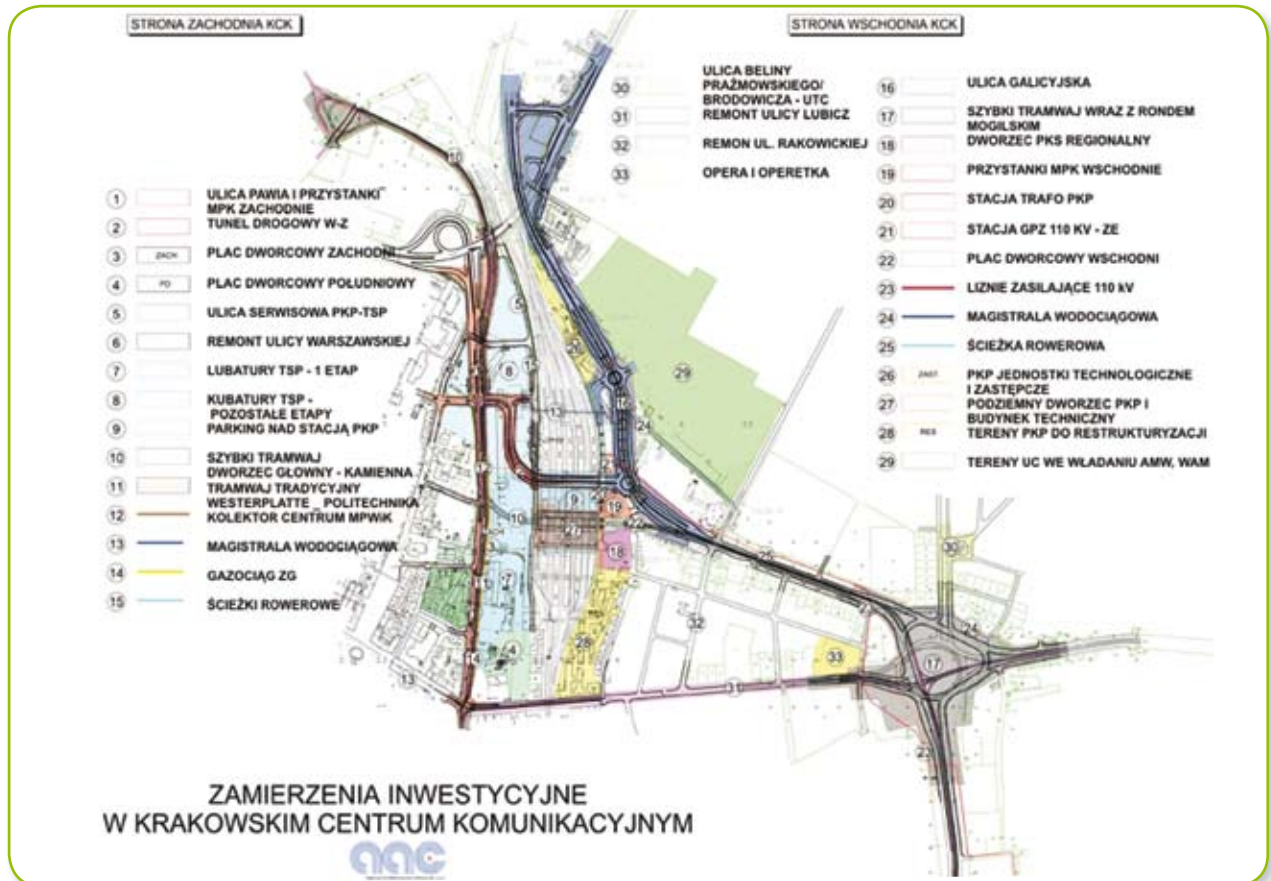
W pierwszym etapie przebudowana została sama stacja kolejowa. Obecnie posiada ona 5 peronów. Nad stacją powstał parking samochodowy, który jednocześnie służy jako zadaszenie. Na parkingu zlokalizowane są postoje taxi – aby z nich odjechać wystarczy pokonać jedno piętro schodów lub wjechać windą prosto z peronów. Najwygodniejszy wyjazd z parkingu skierowany jest na wiadukt w ulicy Galicyjskiej. Jednocześnie główne wyjścia z peronów to trzy przejścia podziemne. Między południowym i środkowym tunelem zlokalizowana jest podziemna hala dworcowa jeszcze nie udostępniona dla pasażerów. Przejścia podziemne wiodą krótką drogą wprost do innych elementów węzła przesiadkowego oraz w różne części miasta.



Podwójny przystanek tramwajowo-autobusowy w pobliżu dworca głównego w Krakowie. W tle Galeria Krakowska. (MJ)



Wydzielony separatorami pas autobusowo-tramwajowy oraz wspólny przystanek z wyspą i podniesionym pasem ruchu pomiędzy peronem a chodnikiem - ul. Lubicz koło Dworca Głównego w Krakowie. (AB)



Plan inwestycji w Krakowskim Centrum Komunikacyjnym
źródło: www.arm.krakow.pl

Z południowego i środkowego przejścia podziemnego, idąc niecałe 100 metrów na wschód, dostaniemy się bezpośrednio na Regionalny Dworzec Autobusowy (RDA). Dworzec ten został przeniesiony z placu przed starym budynkiem dworca kolejowego. Jednocześnie z autobusami komunikacji PKS na sąsiadującej z RDA ulicy urządzono długą zatokę postojową dla minibusów. Tym samym Plac Dworcowy został całkowicie uwolniony z ruchu autobusowego i udostępniony pieszym zmierzającym w kierunku Starego Miasta. Ze stacji kolejowej na Stare Miasto dochodzi się przejściem południowym w kierunku zachodnim, a następnie ciągiem pieszym przez plac dworcowy i przejście podziemne pod skrzyżowaniem ul. Lubicz z ul. Westerplatte i Basztową. Z przejścia podziemnego można się dostać na kilka przystanków tramwajowych, w tym na prostopadłą do stacji ulicę Lubicz, na której tramwaj w wyniku budowy KCK otrzymał priorytet w ruchu drogowym. Na ulicy Lubicz znacząco zredukowano także ruch samochodowy budując tunel drogowy pod północną częścią peronów i tak organizując ruch, aby zminimalizować dojazd do skrzyżowania ulic Lubicz i Westerplatte od północy.

Idąc na zachód ze środkowego i północnego przejścia pod peronami, dostaniemy się bezpośrednio do Galerii Krakowskiej, czyli głównej części tzw. Nowego Miasta. Budowę Nowego Miasta poprzedził szczegółowy plan zagospodarowania przygotowany pod koniec lat 90. XX wieku. Tuż obok Galerii biegnie, równoległa do stacji kolejowej, nowa linia tramwajowa Westerplatte-Politechnika – jest to około 150 metrów od peronu nr 1 Krakowa Głównego. Na północ od Galerii, przy wylocie tunelu drogowego spod peronów, po torowisku mogą się poruszać autobusy i jest tam zlokalizowany wspólny przystanek autobusowo-tramwajowy.

Wyjście wschodnie z północnego przejścia podziemnego prowadzi wprost do grupy przystanków autobusowych MPK Kraków. Tym samym niemal bezpośrednio z peronów dworca jest dostęp do komunikacji miejskiej zarówno po zachodniej, jak i wschodniej stronie dworca. Ale na tym nie koniec, gdyż prawdopodobnie już w 2008 roku zostanie oddany tunel tramwajowy położony pomiędzy północnym i środkowym tunelem pieszym oraz przystanki Szybkiego Tramwaju zlokalizowane bezpośrednio pod peronami. Zatem Kraków Główny skomunikowany jest wygodnie z komunikacją miejską w wielu miejscach, ponadto z regionalną komunikacją autobusową i taksówkami, ma też zapewnione bezkolizyjne wyjście piesze na Stare Miasto oraz możliwość skorzystania z centrum handlowego tuż obok. Jeśli dodamy do tego wygodne połączenie kolejowe na lotnisko w Balicach, to jak tu nie przyjechać na weekend do Krakowa.

... i gorzki

Warszawa Gdańska czasy swojej świetności ma za sobą. Kiedyś obsługiwała pociągi pospieszne i międzynarodowe, obecnie jedynie osobowe. Niemniej jednak jest to czwarty pod względem ważności dworzec w Warszawie i poza dworcami na linii średnicowej, jeszcze tylko on może obsługiwać pociągi praktycznie ze wszystkich linii kolejowych prowadzących do Warszawy. Jest on także relatywnie blisko centrum miasta i głównych atrakcji turystycznych, takich jak Nowe i Stare Miasto, czy tereny dawnego getta. Potencjał ten powinien być odpowiednio przez miasto wykorzystany poprzez stworzenie wygodnego węzła przesiadkowego, który w przysz-



Przyszły tunel tramwajowy pod dworcem Kraków Główny. W tle budowa dzielnicy Nowe Miasto. (AB)

ści mógłby odciążać inne dworce, a także transport publiczny za sprawą rozwoju Szybkiej Kolei Miejskiej. Niestety póki co potencjał ten już dwa razy został zignorowany.

Najpierw, w 2003 roku, nieco na południe od stacji oddano do użytku stację metra Dworzec Gdański. Jej położenie nie jest optymalne dla przesiadających się na kolej, choć nie mogą narzekać korzystający z transportu miejskiego na równoległej do peronów, położonej na południe od dworca, ulicy Słomińskiego. Nie wykorzystano okazji budowy stacji metra do utworzenia dobrego połączenia pieszego pomiędzy peronem metra, a peronami dworca za pomocą przejścia podziemnego, co zapewne znacznie obniżyłoby koszty jego wykonania. Projekt takiego przejścia nie powstał jednocześnie z projektem stacji metra, a dopiero w 2006 roku i do tej pory jego wykonanie nie jest przesądzone. Przejście ma bieć po zachodniej stronie tunelu metra, co nie jest korzystne, gdyż wydłuża drogę na perony dla osób, które korzystają z kas w budynku dworca lub przesiadają się z tramwajów w ulicy Andersa biegnącej na wschód od tunelu metra. Jednocześnie budowa stacji metra spowodowała odcięcie komunikacji rowerowej od dworca, gdyż zlikwidowano przejazd rowerowy przez ulicę Słomińskiego.

Drugim aktem była budowa centrum handlowego Arkadia, które zostało oddane do użytku w 2004 roku na byłych terenach stacji towarowej w odległości niewiele ponad 500 metrów od dworca, nie uwzględniając w żaden sposób jego istnienia. Regułą w innych krajach (a na szczęście coraz częściej także w Polsce) jest, że stacje kolejowe lub innego typu węzły przesiadkowe są zintegrowane z centrami handlowymi. Umożliwia to bowiem współkorzystanie przez centrum handlowe i węzeł z takiej infrastruktury jak np. parkingi samochodowe, oraz daje obopólne korzyści w zakresie liczby klientów. W najbardziej optymistycznym wariantcie centrum handlowe mogłoby zapewnić zadaszenie peronów stacji, nowy budynek dworca i remont wiaduktu drogowo-tramwajowego biegnącego nad dworcem wraz z jego pieszym skomunikowaniem z peronami dworca. A zamiast mało atrakcyjnego widoku na tereny kolejowe przy ulicy na wiadukcie mogłaby powstać pierzeja zabudowy nad stacją. Niestety okazja ta przeszła koło nosa.

Obecnie kolejni inwestorzy nie są przez miasto nakłaniani do integracji ze stacją Dworzec Gdański. Zarząd Dróg Miejskich od czterech lat przygotowuje remont wiaduktu w ulicy Andersa. Wiadukt biegnie nad wschodnimi krańcami peronów stacji. Zarówno pierwsze jak i najnowsze projekty nie przewidują skomunikowania wiaduktu, a zwłaszcza przystanków tramwajowych i autobusowych nad stacją bezpośrednio z peronami. W takim wypadku szczególnie uciążliwe pozostanie przesiadanie się z tramwajów i autobusów na kolej, zwłaszcza przy realizacji przejścia podziemnego po zachodniej stronie tunelu metra. Jednym z poważnych problemów jest także fakt, że wiadukt w ulicy Andersa, podobnie jak ulica Słomińskiego, stanowi barierę dla pieszych w drodze z dworca w kierunku Nowego i Starego Miasta.

Niedawno rozstrzygnięto konkurs na plan zagospodarowania przestrzennego okolic Dworca Gdańskiego. Co ciekawe, tworzenie planu jest jakby ostatnim akcentem rozwoju okolic dworca, odbywającym się w momencie, kiedy kluczowe dla otoczenia inwestycje są już gotowe lub prawie realizowane. Także PKP PLK S.A. ujawniła się ze swoimi planami przebudowy stacji dopiero w 2007 roku. PKP zaczyna się spieszyć, gdyż planuje remont stacji w 2008 roku, aby większość kolejowego ruchu dalekobieżnego w Warszawie skierować właśnie na Dworzec Gdański podczas remontu linii średnicowej w latach 2010-2011. Oby pośpiech znów nie był złym doradcą. ●



Widok na ul. Słomińskiego, w kierunku oddalonego o kilkaset metrów Centrum Handlowego. Po prawej front dworca Warszawa Gdańska. (WS)



Wyjście na perony z budynku dworca Warszawa Gdańska. Widok z wiaduktu w ul. Andersa. (WS)



Perony dworca Warszawa Gdańska – widok z przejścia pod wiaduktem. (WS)

dokończenie ze str 1

„Parkuj i jedź” na świecie

Oba warunki są ze sobą ściśle związane: tak samo trudno spodziewać się popularności komunikacji publicznej, gdy chodniki wokół przystanku są zastawione nielegalnie i bezkarnie parkującymi samochodami, jak trudno oczekiwać popularności parkingów P&R, z których dojazd do oddalonego o 10 km centrum zajmuje 45 minut. Jednak zachęcenie do korzystania z komunikacji publicznej wymaga bardziej kompleksowych działań niż ograniczanie dostępu samochodów do śródmieścia. Środki transportu mające stanowić alternatywę dla samochodu muszą być atrakcyjne, szybkie i bezpieczne [3]. Im sprawniejsza komunikacja publiczna, tym mniej powinno być miejsc parkingowych, szczególnie w rejonach, do których dojeżdża największej osób. Tym bardziej, że obie wartości są zazwyczaj ze sobą ściśle związane: ograniczenie przestrzeni do parkowania oznacza mniej zatłoczone ulice, a tym samym wyższe prędkości średnie komunikacji publicznej.

Zazwyczaj jednak programy zrównoważonej mobilności wdrażane są w obszarach, w których ruch samochodowy jest na tyle duży, że konieczne są dodatkowe środki przyspieszenia komunikacji publicznej oraz zmniejszenia ilości podróży samochodami. Pierwsze najczęściej osiąga się nadając tramwajom priorytet na skrzyżowaniach i wydzielając pasy autobusowo-rowerowe; drugie poprzez zmniejszanie liczby miejsc parkingowych, lecz również zakaz ruchu przelotowego przez centrum samochodów osobowych, czy też wprowadzanie opłat za wjazd do najbardziej zatłoczonych części miasta. Warto przyjrzeć się dwóm już wprowadzonym w życie programom zwiększania mobilności.

I. Nantes

We francuskim Nantes pierwszy taki plan powstał w 1991 roku, gdy miasto wkroczyło na drogę dynamicznego rozwoju (przez całe lata dziewięćdziesiąte zajmowało drugie miejsce we Francji pod względem tempa wzrostu), zaś obecnie w trakcie wdrażania jest plan miejskiej mobilności na lata 2000-2010 mający doprowadzić do stanu bliższego równowadze między samochodami osobowymi, a innymi środkami transportu (podobnie Paryż do 2020 planuje zmniejszyć udział samochodów osobowych o 40%). Diagnoza była podobna jak w większych dużych polskich miast: wysokie zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i rozpowszechnione nielegalne parkowanie. W celu rozwiązania tego problemu postanowiono w większym stopniu ograniczyć możliwość parkowania w mieście.

Zwiększanie podaży miejsc parkingowych generuje bowiem coraz większy popyt na nie, tym samym zwiększając ruch w mieście, co pociąga za sobą szereg innych negatywnych skutków (strata czasu, zanieczyszczenie powietrza, hałas itp.). Jedynym skutecznym środkiem na walkę z brakiem miejsc parkingowych jest zatem zmniejszanie zapotrzebowania na parkowanie, w tym szczególnie długoterminowe (całodniowe). Nantes postanowiło w tym celu ograniczyć liczbę miejsc parkingowych na korzyść innych form transportu oraz zachęcać do korzystania z komunikacji zbiorowej, roweru oraz chodzenia na piechotę. Wśród podjętych działań była m.in. nowa polityka i strategia parkowania. Najpierw jednak wybudowano nową linię kolejki podmiejskiej skoordynowaną z transportem publicznym i siecią ścieżek rowerowych, jak również wydzielono

korystając z tramwajowo-autobusowy na lokalnej autostradzie. [4] Równocześnie konsekwentnie powiększono strefę płatnego parkowania i zwiększono nakłady na skuteczną egzekucję kar za niezapłacenie za parkowanie oraz parkowanie w niedozwolonych miejscach. Nie były to działania drastyczne, jednak gdy poprawiano warunki komunikacji miejskiej, konsekwentnie likwidowano kolejne miejsca parkingowe (w sumie około tysiąca).

Tak samo postępowano z parkingami wielopoziomowymi: powstawały, by zastąpić równocześnie likwidowane miejsca parkingowe na ulicach. Na nowych parkingach tworzone osobne sektory dla mieszkańców i dojeżdżających do pracy, by uniknąć konfliktów interesów i sytuacji, w której ludzie mieszkający w okolicy parkingu nie mieliby gdzie zostawić samochodu. Ponadto na krańcach linii tramwajowych lub przy innych węzłach przesiadkowych otworzono kilkanaście parkingów Park & Ride, obsługujących w sumie ok. 5000 samochodów. Byłyby one jednak bezużyteczne, gdyby nie wcześniejsze inwestycje w rozbudowę systemu transportu publicznego. Podejmowane przez miasto działania nie rozwiązały wszystkich problemów, przyniosły jednak wyraźną poprawę w wykorzystaniu przestrzeni miejskiej.

II. Rzym

Decyzję o utworzeniu strefy ograniczonego ruchu w celu zwalczania negatywnych skutków zbyt dużej ilości podróży samochodami do centrum podjęto w Rzymie już w 1989 roku. Zaś od 1998 roku, kiedy m.in. uruchomiono nową linię tramwajową, za dostęp do strefy ograniczonego ruchu obowiązuje opłata w wysokości 340 euro (nie dotyczy to jej mieszkańców). W 2001 roku uruchomiono zautomatyzowany system kontroli ruchu, który sprawdza, czy pojazdy wjeżdżające do centrum mają do tego prawo. W ciągu dwóch lat od jego uruchomienia udało się ograniczyć ruch w wyznaczonej strefie o 20 000 pojazdów dziennie, czyli niemal jedną czwartą.

Głównymi środkami podejmowanymi przez miasto w dążeniu do zmniejszenia udziału samochodów w podróżach do centrum były: powiększanie i zagęszczanie sieci kolejowej i tramwajowej oraz wprowadzenie pierwszeństwa na skrzyżowaniach dla autobusów i tramwajów.

Co oznacza mobilność

Mobilność jest jednym z kluczowych słów w strategiach rozwoju i modernizacji obszarów miejskich, widocznym w wielu dokumentach Unii Europejskiej, jej państw członkowskich oraz położonych na ich obszarze miast. Jako przykład może posłużyć wydana we wrześniu br. Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM/2007/551). Przyjmuje się, że mobilność w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnych środków transportu w celu zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się, odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska poprzez odpowiedni rozdział podróży pomiędzy różne środki transportu [więcej w artykule na s. 4 - przyp. Red.]. Konieczne jest również pogodzenie interesów związanych z transportem towarów i transportem osób.

te, połączone z kontrolą dostępu do rejonów zatłoczonych (poprzez wprowadzenie opłat za wjazd) i opłatami za parkowanie w znacznie szerszym obszarze, mogą skutecznie nakłonić część osób dojeżdżających przedtem samochodami do przesiadki do transportu publicznego, bądź skłonić do planowania wspólnych podróży samochodem przez osoby, które w innej sytuacji podróżowałyby osobno. Efekt jest ten sam: mniejszy ruch i lepsze warunki życia.

Równoległe do takich działań można rozbudowywać punkty Park & Ride. Rzymska Agencja Mobilności (odpowiednik warszawskiego ZTM) zaczęła w 2000 roku, czyli dwa lata po wprowadzeniu ww. opłaty, rozbudowywać infrastrukturę parkingową. Obecnie zarządza 24 parkingami z ponad 12 000 miejsc parkingowych. Z tego 11 parkingów położonych jest przy krańcowych stacjach metra lub przy przystankach linii kolejowych na obrzeżach miasta, a pięć przy liniach kolejowych już poza jego granicami. Pozostałe siedem znajduje się bliżej strefy płatnego parkowania, cechują się jednak znacznie mniejszą ilością miejsc. Tylko jeden parking nie jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej lub metra.

Podsumowując, parkingi Park&Ride nie mogą powstawać w próżni, pozbawione innych działań zachęcających do korzystania z transportu publicznego i zniechęcających do korzystania z samochodu. Jeżeli jednak ich budowa będzie zaplanowana w odpowiednim momencie względem innych działań w kierunku zrównoważonego transportu oraz zostaną one ulokowane na obrzeżach miasta, punkty P&R mogą zachęcić do przesiadki na transport publiczny kilka procent osób dojeżdżających do miasta. Należy jednak mieć na uwadze możliwe minusy związane z takim rozwiązaniem: nawet jeżeli zmniejszy się ruch samochodowy i zwiększy wykorzystanie komunikacji publicznej w centrum, parkingi mogą równocześnie zniechęcić do korzystania z transportu zbiorowego w dojazdach do stacji przesiadkowych przy miejscu zamieszkania, tym samym zwiększając ruch samochodowy w dzielnicach pery-



Dzięki konsekwentnej polityce transportowej udało się znacząco zmniejszyć tłok na rzymskich ulicach. (commons.wikimedia.org)



Tramwaj w Nantes. (commons.wikimedia.org)

feryjnych. Dlatego też tak ważne jest inwestowanie w sprawną komunikację zarówno w/do centrum jak i w atrakcyjne linie dowozowe do węzłów przesiadkowych na przedmieściach, a dopiero gdy te rozwiązania zostaną dopracowane planowanie budowy parkingów w celu uzupełniania systemu komunikacyjnego miasta. ●

Przypisy:

- [1] Samochody zajmują najwięcej miejsca i wytwarzają najwięcej zanieczyszczeń chemicznych i akustycznych w przeliczeniu na jednego pasażera. Równocześnie ruch w miastach odpowiada za 40 % emisji CO₂ i 70 % emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez cały transport drogowy. Zatem najskuteczniejszym sposobem na ograniczenie tych zanieczyszczeń jest zmniejszenie udziału motoryzacji indywidualnej w transporcie miejskim.
- [2] Dyskusyjną jest, czy powinna istnieć możliwość wykupywania abonamentów na parkowanie w strefie płatnego parkowania. Dwoma głównymi racjami bytu płatnego parkowania są bowiem zniechęcenie do parkowania w centrum oraz wymuszenie szybszej rotacji pojazdów na miejscach parkingowych. Abonament osłabia pierwszą rację, zazwyczaj oferując opłaty niższe od jednorazowych, oraz całkowicie likwiduje motywację do zwolnienia miejsca parkingowego przed końcem dnia.
- [3] Nie należy przy tym zapominać, że do atrakcyjności, poza szybkością, zaliczają się również takie wartości jak regularność i częstotliwość kursowania czy też dostępność miejsc siedzących.
- [4] Warto zwrócić uwagę, że korytarz nie służy jedynie łączeniu centrum miasta z osiedlami i parkingami P&R, lecz również z siecią ścieżek rowerowych, dzięki czemu skuteczniej ogranicza liczbę podróży samochodem.

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: Melania Żalińska
 skład: Agnieszka Rejowska

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

- Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.
- Przedruk artykułów w części lub całości 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 ustalane 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 14 grudnia 2007. Nakład 1800 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (WS) Wojciech Szymalski, (PK) Piotr Kuropatwiński, (MJ) Marcin Jackowski, oraz inne źródła podane w podpisach.

