



W NUMERZE

Marcin Hyla

Temat Numeru:
ROWERY

Ruch rowerowy: segregacja czy integracja?

Spis treści:

ROWERY

Ruch rowerowy: segregacja czy integracja? - str. 1

Konkurs na Dobre Praktyki dla niezmotoryzowanych - str. 1

Turystyka rowerowa: fakty i mity - str. 5

Leksykon infrastruktury rowerowej - str. 7

Rozmowa Zielonego Światła z Wouterem de Raad, holenderskim doktorantem na Uniwersytecie Warszawskim - str. 15

KOLEJ

Doniesienia kolejowe - str. 9

Przewozy pasażerskie na reaktywowanych liniach kolejowych - str. 11

LISTY

Parkowanie na Euro 2012 - str. 4

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

W świadomości decydentów, dziennikarzy a także opinii publicznej utrwaliło się hasło „ścieżki rowerowe”. Stało się ono pojęciem – wytrychem. Budowa „dróg rowerowych” jest zgłaszana jako postulat przez środowiska rowerzystów. O ścieżkach mówią politycy i piszą dziennikarze. Skrót myślowy jest użyteczny w dyskursie politycznym czy medialnym. Jednak kiedy przechodzimy do konkretów, staje się przeszkodą i utrudnia rozwiązywanie realnych problemów.

ciąg dalszy na str. 2



Maciej Sulmicki

Konkurs na Dobre Praktyki dla niezmotoryzowanych

Na obchodach tegorocznego Dnia Ziemi na Polach Mokotowskich w Warszawie został ogłoszony konkurs na Dobre Praktyki komunikacyjne, czyli rozwiązania służące wygodzie, bezpieczeństwu i szybkości ruchu niezmotoryzowanych. Celem konkursu jest wyłonienie rozwiązań już istniejących i stosowanych w aglomeracji warszawskiej, które najbardziej odpowiadają ich codziennym użytkownikom.

ciąg dalszy na str. 13

Drogi rowerowe to nie jest panaceum. W wielu przypadkach mogą – paradoksalnie – znacząco utrudniać ruch rowerowy a nawet czynić go bardziej niebezpiecznym. Wbrew rozpowszechnionym poglądom często optymalnym rozwiązaniem ruchu rowerowego jest po prostu nie robić nic (albo tylko naprawić nawierzchnię).

Nie rozwiązywać nieistniejących problemów

Podstawową formą organizacji ruchu rowerowego jest prowadzenie go – jako ruchu powolnego – przy prawej krawędzi jezdni. Pozwala to na bezpieczne wyprzedzanie rowerzystów z lewej strony. Jeśli nie występują w takiej sytuacji żadne problemy to budowa dróg rowerowych jest w najlepszym razie rozwiązywaniem nieistniejącego problemu. Dlatego zawsze istotna jest analiza zachowań rowerzystów i ich potrzeb w konkretnym miejscu. Punktem wyjścia nie powinny być uwagi ludzi niejeżdżących na rowerze (bo, na przykład, się boją) i domagających się dróg rowerowych jako magicznego rozwiązania. Albo zaczną jeździć i – z nowego punktu widzenia – wiele dróg rowerowych wybudowanych „na siłę” stanie się dla nich przeszkodą albo nadal nie będą jeździć rowerem.

Ważna jest również wykonalność. Na przykład Kraków ma 1200 km ulic. Czy w związku z tym potrzebuje aż 1200 km (albo nawet 2400 km) dróg rowerowych? Dyskusja pod hasłem „segregacja czy integracja” ruchu rowerowego i samochodowego toczy się na świecie od ponad dwudziestu lat. W 1995 r. na międzynarodowej konferencji VeloCity w Bazylei furorę zrobiło opracowanie kwestionujące tworzenie „rowerowego getto” w postaci wydzielonych dróg rowerowych. Alternatywą dla segregacji jest integracja ruchu rowerowego i samochodowego na wspólnie użytkowanych jezdniach. W dyskusji podnoszone były następujące argumenty:

- integracja ruchu rowerowego i samochodowego poprawia wzajemną widoczność i świadomość współistnienia różnych rodzajów użytkowników dróg;
- wykorzystanie istniejącej sieci drogowej poprawia dostępność miasta i umożliwia spełnienie wymogu spójności (por. program pięciu wymogów CROW w ramce na str. 4);
- uspokojenie ruchu towarzyszące integracji ruchu rowerowego i samochodowego przynosi synergiczne korzyści wszystkim uczestnikom ruchu, także pieszym;
- niewykonalne jest objęcie całego miasta systemem wydzielonych dróg rowerowych.

Należy zauważyć, że segregacja ruchu rowerowego i samochodowego zawsze powoduje komplikacje na skrzyżowaniach, szczególnie jeśli ruch rowerowy jest dwukierunkowy. Analizy wypadków z udziałem rowerzystów w Krakowie (1999-2003) i Warszawie (2004-2006) wskazują, że ich liczba na ulicach z drogami rowerowymi jest rzeczywiście zaskakująco wysoka.

Istnieją trzy podstawowe formy organizacji ruchu samochodowego i rowerowego:

1. **Pełna integracja** jest możliwa, bezpieczna i wskazana, kiedy prędkości rowerzystów i samochodów są zbliżone. W zasadzie wszelkie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/godz. („tempo 30”) i niższych (strefy zamieszkania) szczególnie przy zastosowaniu progów zwalniających są optymalnym sposobem integracji ruchu rowerowego i samochodowego.

2. **Segregacja optyczna.** Przy prędkościach samochodów wyższych niż 30 km/godz. wskazane jest zapewnienie możliwości płynnego i bezpiecznego wyprzedzania rowerzystów przez jadące samochody bez zmiany kierunku jazdy. Można to zapewnić wyznaczając na jezdni pas dla rowerzystów. Należy jednak pamiętać o skrajni i „przestrzennej strefie zgniotu” (przestrzeni dla manewru w sytuacji niebezpiecznej – przyp. red.). Rowerzyści są szczególnie narażeni na zderzenia z nagle otwierającymi się drzwiami samochodów. Kierujący samochodem nie spodziewa się, że jadący przed nim rowerzysta nagle opuści pas rowerowy w celu ominięcia otwartych drzwi. Dlatego minimalna odległość pasa rowerowego od miejsc postojowych powinna wynosić 0,75 m.

3. **Segregacja fizyczna.** Przy prędkościach rzeczywistych ruchu samochodowego wyższych niż 50 km/godz. wskazane jest fizyczne oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego i budowa dróg rowerowych poza jezdnię. Oczywistym nieporozumieniem jest prowadzenie ruchu rowerowego w jezdni drogi wielopasmowej z dużym udziałem ruchu ciężkiego i z prędkościami samochodów znacznie wyższymi od 50 km/godz. Właśnie w takiej sytuacji wydzielona droga rowerowa jest pożądanym i optymalnym rozwiązaniem. Segregację fizyczną stosuje się także, kiedy może ona skrócić drogę rowerzystów lub ograniczyć konieczność pokonywania różnicy wysokości (kładki rowerowe, tunele i przepusty a także odcinki dróg rowerowych łączące rozcięte odcinki ulic bez przejazdu dla samochodów).

Czasami spotyka się też formę pośrednią między segregacją optyczną a fizyczną, kiedy jednokierunkowa droga rowerowa jest fizycznie oddzielona od jezdni niskim krawężnikiem.

Odstępstwa od zasad

Od powyższych zasad możliwe i wskazane są pewne odstępstwa. Przede wszystkim dotyczy to tzw. kontrapasów rowerowych, czyli pasów rowerowych „pod prąd” ulic jednokierunkowych. Generalnie kontrapasy stosuje się w ulicach o prędkości dopuszczalnej 30 km/godz i niższej. (Choć w strefach zamieszkania i niektórych ulicach „tempo 30” - zwłaszcza z mniejszym ruchem samochodowym - wydają się zbędne, wystarcza samo oznakowanie pionowe). Na wlotach skrzyżowań i na łukach ulic

kontrapasom powinny towarzyszyć elementy fizycznej segregacji. Chronią one kontrapas przed zajeżdżaniem przez samochody („ściananie łuków”) i są konieczne w przypadku jezdni z większym ruchem samochodowym.

W obszarach ograniczenia prędkości stosuje się tzw. pasy filtrujące w jezdniach przed skrzyżowaniami w połączeniu z tzw. służą rowerową. Pasy filtrujące umożliwiają rowerzystom wyprzedzanie wolno jadących i omijanie stojących na sygnalizacji pojazdów i zajęcie miejsca na samym wlocie skrzyżowania. Daje to rowerzystom priorytet i poprawia bezpieczeństwo (rowerzyści są lepiej widoczni). Pasy filtrujące można wyznaczać dla różnych strumieni ruchu rowerowego, np. dla relacji skrętnej w lewo czy na wprost. Wówczas znajdują się między pasami ruchu ogólnego. Z kolei służa rowerowa jest to oznaczony oznakowaniem poziomym obszar na wlocie skrzyżowania na całej szerokości pasa ruchu ogólnego i przylegającego pasa rowerowego. W służu rowerzyści oczekują na zmianę świateł przed linią zatrzymań samochodów.

W polskich warunkach należy zastanowić się nad jeszcze jednym odstępstwem, wynikającym z uwarunkowań pogodowych i klimatycznych. W zimie przy dużych prędkościach pojazdów, a zwłaszcza większym udziale ruchu ciężkiego przy prędkościach wyższych niż 30 km/godz., błoto pośniegowe jest rozbryzgiwane na znaczne odległości i brudzi jadących po jezdni rowerzystów. Stąd w ulicach o większym udziale ruchu ciężkiego i dużym ruchu rowerowym warto zastanowić się nad segregacją i to taką, która skutecznie ochroni rowerzystę przed ochlapywaniem.

Brytyjska Krajowa Strategia Rowerowa a problem segregacji i integracji ruchu rowerowego

Dokument ten, opracowany w latach 90-tych, proponuje hierarchię działań wspierających ruch rowerowy i będących obecnie kanonem rowerowej inżynierii ruchu. W kolejności od rozwiązań, które powinny być stosowane w pierwszej kolejności zaleca on:

- ograniczanie ruchu samochodowego, zwłaszcza ruchu ciężkiego;
- ograniczanie prędkości ruchu samochodowego;
- realokacja przestrzeni drogowej (wyznaczanie pasów, kontrapasów rowerowych);
- zmiana organizacji ruchu i geometrii skrzyżowań (służu rowerowe, małe rondo);
- budowa wydzielonych dróg rowerowych.

Jak widać, segregacja ruchu rowerowego i samochodowego jest ostatnim zalecanym rozwiązaniem. Jest stosowana, kiedy inne metody nie przynoszą rezultatów lub są niemożliwe do wdrożenia. W pierwszej kolejności należy rozpatrywać ograniczenie ruchu, usunięcie najbardziej uciążliwych pojazdów i ograniczenie prędkości.



Śłuża rowerowa (Dublin, Richmond Street, skrzyżowanie z Grove Road i Canal Road). (MH)



Pasy filtrujący w jezdni do lewoskrętu (Amsterdam) (PM)

„Niewidzialna infrastruktura” rowerowa

Projektanci i inżynierowie ruchu w Europie kładą duży nacisk na integrację ruchu rowerowego z samochodowym. Pojawiło się pojęcie „niewidzialnej infrastruktury” rowerowej. Są to wszystkie rozwiązania infrastrukturalne i organizacyjne, które pośrednio wspierają ruch rowerowy, choć same nie stanowią infrastruktury rowerowej. Należą do nich:

- progi zwalniające, szykany i inne rozwiązania uspokajające ruch;
- małe ronda z jednym pasem ruchu;
- systemy poboru opłat za wjazd do centrum miasta („opłaty zatłoczeniowe”) i inne metody ograniczenia ruchu samochodowego.

Progi zwalniające wymuszają przestrzeganie ograniczeń prędkości. Jeśli są wykonane poprawnie, ich wpływ na ruch rowerowy jest neutralny. Małe, jednopasmowe ronda z jednej strony uspokajają ruch, homogenizując prędkości samochodów i rowerzystów a z drugiej - eliminują problem lewoskrętu, który zawsze dla rowerzysty może być manewrem ryzykownym.

Program pięciu wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW (www.crow.nl):

- spójność (100 proc. źródeł i celów podróży dostępnych na rowerze);
- bezpośredniość (minimalizacja tzw. współczynnika wydłużenia);
- wygoda (minimalizacja wysiłku fizycznego i stresu);
- bezpieczeństwo (minimalizacja liczby punktów kolizji rowerzystów i samochodów);
- atrakcyjność.

W ostatnich latach pojawił się zupełnie inny instrument - opłaty za zatłoczenie ulic pobierane od pojazdów silnikowych wjeżdżających do miast czy ich części. Najbardziej znany jest londyński system Congestion Charging (www.cclondon.com) działający od lutego 2003. Po rozszerzeniu w 2007 roku obejmuje on 1,3 proc. powierzchni miasta. Opłata wynosi obecnie 8 funtów od samochodu

między godz. 07:00 a 18:00. Od wprowadzenia strefy w obrębie jej pierwotnego obszaru nastąpił spadek ruchu samochodowego o 21 procent. Jednocześnie nastąpił wzrost ruchu rowerowego o 43 procent.

Analiza przypadku: Berlin

Berlin jest przykładem dużego miasta (3,41 mln mieszkańców) w którym występuje znaczący udział ruchu rowerowego (ponad 10 procent podróży). Proporcje różnych rodzajów stosowanej w niemieckiej stolicy infrastruktury rowerowej wyglądają następująco:

- pasy rowerowe w jezdni: 210 km;
- pasy rowerowe w ramach pasów dla autobusów: ok. 70 km;
- drogi dla pieszych i rowerzystów: ok. 100 km;
- wydzielone drogi rowerowe: 50 km;
- drogi rowerowe poza siecią dróg: 190 km;
- kontrapasy: ok. 200 km.

Łącznie w Berlinie funkcjonuje 820 km „widzialnej” infrastruktury rowerowej (dane z 2004 r.). W porównaniu z łączną długością sieci drogowej miasta (5500 km) jest to niewiele: około 15 procent. Jednak aż 3700 km berlińskich ulic (70 procent łącznej długości) to strefy ograniczenia prędkości do 30 km/godz i mniej. Łącznie „widzialna” i „niewidzialna” infrastruktura rowerowa Berlina to ponad 4500 km, czyli około 85 procent długości sieci drogowej miasta. Jest to wskaźnik zbliżony do wymogu spójności CROW - 100 procent źródeł i celów podróży dostępnych na rowerze.

I właśnie taki rezultat: 100 procent źródeł i celów podróży dostępnych na rowerze powinien być celem polityki rowerowej, inteligentnie stosującej zarówno segregację ruchu rowerowego i samochodowego jak i ich integrację, zgodnie z opisanymi powyżej zasadami. ●

Autor jest koordynatorem projektu Miasta dla rowerów (www.rowery.org.pl)

Szanowny Panie Redaktorze!

Gratuluje kolejnego świetnego numeru Zielonego Światła (nr 12). Choć niekiedy różnimy się poglądami, to w większości przypadków podpisuję się pod Waszymi postulatami, w tym dotyczącym obsługi EURO 2012.

W tym kontekście jedna informacja i jedna uwaga.

Informacja dotyczy powtarzanego przy wielu okazjach wymogu UEFA, że stadion musi mieć 10 tys. miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Jest oczywiste, że wymóg ten nie ma żadnego uzasadnienia dla stadionów lokalizowanych w centralnych obszarach miast, zwłaszcza przy dobrej obsłudze transportem zbiorowym (takiej jak w przypadku Stadionu Tysiąclecia). Trzeba z tym polemizować. Sam to robię przy każdej okazji, w tym przy opiniowaniu planów zagospodarowania obszaru przez MKUA. Warto tu przypomnieć, że Stadion zlokalizowany jest w strefie śródmiejskiej Ib, w stosunku do której obowiązują ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” limitujące liczbę miejsc parkingowych („nie więcej niż”).

Uwaga dotyczy „Ekologicznych postulatów na EURO 2012”. Postulat (e), uzależnienia stawek opłat za parkowanie od cen biletów transportu zbiorowego, jest dyskusyjny. Obecne prawo limitujące wysokość stawki jest kuriozalne, bowiem stawka powinna wynikać z analizy popytu i podaży miejsc parkingowych. Najbardziej sensowna jest stawka powodująca, że liczba chętnych do zaparkowania jest nieco niższa (np. o 5%) od liczby miejsc parkingowych. Stawka niższa spowoduje dopływ liczby pojazdów większej niż podaż. Efektem będzie krążenie po obszarze, szukanie wolnego miejsca i często parkowanie w miejscu niedozwolonym. Stawka za wysoka z kolei spowoduje, że parkingi nie zostaną w pełni wykorzystane, co na ogół budzi niezadowolenie kierowców. Proponuję przemyślenie sformułowania tego punktu.

Wojciech Suchorzewski

Maciej Sulmicki

Turystyka rowerowa: fakty i mity

Tak jak przez długi czas jedynym rodzajem roweru widocznym na reklamach w Polsce był rower górski, tak też w potocznej świadomości pokutuje stereotyp turysty rowerowego. Nietrudno jest go znaleźć w folderach reklamowych: zazwyczaj przedstawiany jest podczas skoku ze skały, na tle nieba i oczywiście na rowerze wyczynowym. W rzeczywistości ma to niewiele wspólnego z głównym nurtem turystyki rowerowej.

Oczywiście wyczynowe wyjazdy rowerowe istnieją i mają się dobrze, jednak nie powinny one być jedynym wzorcem, do którego dopasowuje się ofertę. Szlaki rowerowe prowadzące przez chaszcze i błoto mogą odpowiadać niektórym, jednak rzadko jest to cel dłuższych (ponadjednodniowych) wypraw, czyli prawdziwej turystyki rowerowej.

Aktualnie w Polsce jest ok. 20 000 km wytyczonych szlaków rowerowych, jednak wskutek wychodzenia z błędnego założenia co do upodobań i charakterystyki turysty rowerowego, wiele z nich raczej zniechęca niż zachęca przeciętnego lub potencjalnego turystę (p. ramka). Szlaki są często wytyczone albo trasami pieszymi pozbawionymi utwardzonej nawierzchni, bądź drogami: asfaltowymi i ruchliwymi lub spokojniejszymi ale za to pokrytymi żwirem lub piachem. Tymczasem doświadczenia naszych sąsiadów nie tylko z Zachodu, lecz również Południa, Północy i częściowo Wschodu (np. Litwy), pokazują że aby zarobić na turystyce rowerowej trzeba najpierw odrobinię zainwestować w stworzenie sprzyjających warunków do podróży na rowerze. Domalowywanie roweru pod znakiem szlaku pieszego nie jest receptą na sukces.



Wystawa w sklepie z ubraniami w centrum Warszawy. (MS)



Polska ma wiele do zaoferowania zagranicznym turystom poza górami i morzem: malownicze wsie i spokojne krajobrazy są atrakcją same w sobie. (AB)

Jak widać na zdjęciu obok, Polska dogania już zachód i w mieście popularne stają się rowery miejskie. Tak samo należy oczekiwać, że na szlaku rowerowym wykorzystywane będą zwykłe rowery turystyczne, a nie wyczynowe. Szlak powinien być więc poprowadzony spokojnymi drogami o utwardzonej nawierzchni. Jeżeli zaś ma zostać wybudowana osobna trasa rowerowa, należy pamiętać o wygodzie jadących: prowadzenie jej wzdłuż ruchliwej drogi co prawda zmniejsza zagrożenie wypadku względem prowadzenia jej samą drogą, zdecydowanie jednak zmniejsza jej atrakcyjność, pozostają bowiem hałas i spaliny z przejeżdżających obok samochodów. Podobnie droga dla rowerów ułożona z kostki brukowej co prawda zaspokaja potrzebę utwardzonej nawierzchni, jednak po kilkunastu miesiącach, wskutek zarastania i zapadania się, cechuje się komfortem podróży zbliżonym do jazdy po bruku.

W wywiadzie z Maciejem Zimowskim, Gerd Hesse, organizator wycieczek rowerowych dla turystów z Niemiec i innych krajów Europy, zwracał uwagę, że „z całą pewnością Mazury są jednym z najważniejszych turystyczno - rowerowych regionów Europy. W niczym nie ustępują takim regionom jak Jezioro Bodeńskie, trasa naddunajska, dolina Loary - i to mnie szczególnie złości, że na Mazurach jakoś nikt nie jest w stanie zrobić przyzwoitych szlaków rowerowych.” Do problemu tworzenia nowej infrastruktury od kilku lat dochodzi problem zmniejszania atrakcyjności wizualnej istniejących dróg wskutek wycinki rosnących wzdłuż dróg drzew tworzących malownicze aleje. Hesse zwraca uwagę, że istnieją inne rozwiązania:

„(...) nie trzeba przecież wyrębywać alei wzdłuż malowniczych, wąskich szos!

Mazury są przecież regionem turystycznym nie tylko dla rowerzystów. Kiedy przyjeżdżam do turystycznego regionu, nagle brakuje jakiejś typowej cechy krajobrazu, jak np. przydrożnych alei, bo miejscowi politycy nie są świadomi ich wartości.

To ja - mówię Panu otwarcie - nie robię więcej nic dla tego regionu! Dlaczego mam dalej się tak angażować w turystykę na Mazurach, kiedy - gdy ja pracuję - polityk rzuca mi kłody pod nogi! Jakże można wycinać aleje, skoro jest tyle alternatyw! Wystarczy pojechać do Meklemburgii! Stare aleje tam zostawiono, na szosach wprowadzono ruch jednokierunkowy i zbudowano druga nitkę w przeciwnym kierunku. W ostateczności zostawia się jeden rząd drzew, poszerza szosę w drugą stronę i dosadza drugi rząd. Zostaje przynajmniej jeden rząd tych pięknych wyrosniętych starych drzew! Na litość boską, zanim nowe tak urosną, minie co najmniej 50 lat!"

Jak widać, osoba profesjonalnie zajmująca się turystyką rowerową na Zachodzie nie może pojąć, że drzewa te są planowo wycinane bezpowrotnie. Pozostaje mieć nadzieję, że tryb myślenia, wedle którego winnym wypadku jest przedmiot, na który się wjeżdża (i zgodnie z którym należałoby wyeliminować latarnie i zabudowę wzdłuż ulic miejskich, a optymalnie również inne samochody z drogi), zmieni się póki jeszcze wszystkie drzewa nie zostały wycięte. Niestety póki co nic na to nie wskazuje.

Sam Maciej Zimowski, właściciel biura turystyki aktywnej i wypożyczalni rowerów Bird Service w Krakowie, stwierdza, że „głównym atutem [Polski] jest specyficzny rozdrobniony krajobraz - wąskie łąny pól, dużo porozrzucanych wiejskich osiedli i dzięki temu mnóstwo drózek do nich prowadzących po których można wygodnie jeździć rowerem.” Ponadto pozytywnym jest „dobre zaopatrzenie w sklepach, dużo restauracji i barów po drodze (ci, co przyjeżdżają często mają mgliste wyobrażenie o naszym kraju, wciąż pokutują przesady z czasów komunizmu. Niektórzy np. przywożą sobie z Niemiec zapasy prowiantu (!).”

Tacy turyści (nastawieni na przyjazd do „dzikiego kraju”) nie są, według Zimowskiego, zaskoczeni jakością polskiej

infrastruktury rowerowej. Jednak ci, którzy przyzwyczaili się do jazdy po Austrii czy Niemczech i spodziewają się podobnego standardu po młodszym członku Unii Europejskiej, są niemile zaskoczeni. A należy się spodziewać, że z każdym rokiem Polska będzie oswajać się w świadomości mieszkańców Zachodu raczej jako sąsiad z tego samego międzynarodowego osiedla aniżeli relikwiny przeszłości. Wskazane byłoby działanie, które zapobiegłoby gwałtownemu zawodowi przyjeżdżających popodziwiać polskie krajobrazy rowerzystów. Zimowski zaleca, by wziąć przykład z krajów starej Unii m.in. poprzez budowę długich, nieprzerwanych ciągów komunikacji rowerowych w dolinach rzecznych, do czego oprócz środków finansowych potrzebne jest nieco bardziej globalne myślenie. Szlak nie powinien kończyć się tylko dlatego, że akurat dobiega do granicy określonej jednostki administracyjnej (powiatu, gminy).

Wśród negatywów wymienia z kolei standardy niektórych hoteli i zachowanie kierowców samochodów, niestety nadal nie przyzwyczajonych do tego, że rowerzysta jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu. Częściowo winę za to ponosi nie tylko mentalność, lecz również dyskryminujące przepisy.

Pewną nadzieję budzi utworzenie Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej (PG), której pierwsze posiedzenie miało miejsce trzynastego marca br. Przyjechali na nie przedstawiciele środowisk rowerowych z całego kraju (m.in. z Poznania, Warszawy, Krakowa, Wrocławia i Torunia). Przewodniczącą PG jest Ewa Wolak z Platformy Obywatelskiej. Zapowiada ona na swojej stronie, że poprawiane będą wadliwe zapisy w prawie o ruchu drogowym oraz rozporządzeniach dotyczących infrastruktury. Wykorzystanie odpowiednich przepisów do tworzenia lokalnych szlaków i tras rowerowych z prawdziwego zdarzenia leży jednak w gestii samorządów. ●

Wywiad z Gerdem Hesse i ramka dzięki uprzejmości Macieja Zimowskiego.

	Mity i dominujące wyobrażenia	Realia w krajach wysoko rozwiniętych i kierunki zmian w Polsce
Kto uprawia turystykę rowerową?	Młodzież i sportowcy; Rozrywka typowo męska.	Przewaga ludzi w wieku średnim i emerytalnym, zarobki, wykształcenie i status społeczny powyżej przeciętnej. Lekka, acz dająca się zauważyć, przewaga kobiet.
Oczekiwania względem standardu usług	Najtańsze schroniska, kwatery, przystłowiowy kotlet schabowy i dużo taniego piwa.	Najlepsze hotele i pensjonaty (minimum ** / ***), wyrafinowana kuchnia, szlachetne gatunki win.
Wykorzystywany sprzęt rowerowy	Rowery do ekstremalnej jazdy górskiej, w większości wyposażone w osprzęt wyczynowy.	Przewaga rowerów trekkingowych i miejskich, także ze skromnym osprzętem, np. wynajęte z miejscowych wypożyczalni.
Preferowane szlaki rowerowe	Drogi kamieniste i gruntowe, o dużych nachyleniach, pokrywające się z pieszymi szlakami w górach.	Utwardzone ścieżki rowerowe bądź lokalne drogi asfaltowe o małym ruchu samochodowym. Drogi gruntowe akceptowane jedynie na krótkich odcinkach. Bez męczących podjazdów.

Aleksander Buczyński

Leksykon infrastruktury rowerowej

Infrastruktura rowerowa kojarzy się z reguły z dwukierunkowymi drogami rowerowymi i ciągami pieszo-rowerowymi. Jednocześnie często spotyka się wrzucanie do jednego worka pt. "ścieżki rowerowe" zarówno wydzielonych dróg rowerowych, jak i leśnych ścieżek, w żaden sposób nie przystosowanych do ruchu rowerowego. Przygotowaliśmy niniejszy ilustrowany przegląd możliwych rozwiązań w nadziei, iż pomoże on trochę uporządkować nazewnictwo, a z drugiej strony - przedstawić bogactwo form organizacji ruchu rowerowego.

Droga (ścieżka) rowerowa

- niezależna droga lub część drogi przeznaczoną dla rowerów, oznakowana znakiem drogowym C-13. Zgodnie z Konwencją Wiedeńską o Ruchu Drogowym powinna być oddzielona strukturalnie (np. pasem zieleni, zróżnicowaniem nawierzchni lub wysokości) od innych części drogi (jezdni, chodnika). Drogi rowerowe mogą być jedno- lub dwukierunkowe.



Droga rowerowa wzdłuż al. Grunwaldzkiej w Gdańsku. Warto zwrócić uwagę na strukturalne oddzielenie od chodnika oraz zachowanie ciągłości nawierzchni drogi na wjeździe bramowym. (AB)

Ciąg pieszo-rowerowy

- droga lub jej część przeznaczona do wspólnego ruchu pieszych i rowerzystów. Może mieć zastosowanie poza obszarem zabudowanym (gdzie natężenie ruchu pieszego jest niewielkie) i w terenach zamkniętych dla ruchu samochodowego (gdzie rowerzyści jadą wolniej), ale w większości pozostałych przypadków prowadzi do niebezpiecznych konfliktów pomiędzy pieszymi a kilkukrotnie szybszymi rowerzystami.



Wspólny ciąg pieszo-rowerowy ma zastosowanie poza terenem zabudowanym, gdzie natężenie ruchu pieszego jest niewielkie. Na zdjęciu ciąg Suwałki - Krzywe wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 653. (AB)

Łącznik rowerowy

- krótki odcinek wydzielonej drogi rowerowej, umożliwiający przejazd rowerem np. przez koniec ulicy ślepej dla samochodów. Stosowany z reguły na zakończeniach ulic lokalnych bez wyjazdu na ulicę główną.



Często spotykana kombinacja znaków - „droga bez przejazdu” i „nie dotyczy rowerów”. Ratyżbona, Niemcy. (AB)

Kontrapas rowerowy

- pas rowerowy w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy. W drugim kierunku ruch rowerów odbywa się na zasadach ogólnych jezdni, razem z samochodami.



W miastach niemieckich, austriackich czy belgijskich zasadą jest dopuszczanie ruchu rowerowego „pod prąd” ulic jednokierunkowych. Na zdjęciu Graz, Austria. (MZ)

Śluza rowerowa

- oznakowany obszar na wlocie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną przed linią zatrzymań dla samochodów, skąd rowerzyści mogą na zielonym świetle ewakuować się ze skrzyżowania jako pierwsi. Z reguły towarzyszy jej dojazdowy pas rowerowy o długości co najmniej 25 m. Śluza wraz z pasem umożliwia ominięcie samochodów oczekujących na zielone światło i ustawienie się przed nimi, co znakomicie poprawia bezpieczeństwo rowerzysty. Śluzy mogą obsługiwać także skrzyżowania z kierunku prostopadłego (np. z przejazdu rowerowego w przedłużeniu wydzielonej drogi rowerowej lub pasa rowerowego).



Śluza rowerowa po lewej w Groningen, Holandia. (KR)

Szlak rowerowy

- oznakowana trasa rowerowa o funkcji rekreacyjnej lub turystycznej. Należy podkreślić, że samo namalowanie znaczków na drzewach lub słupach nie wystarcza do stworzenia szlaku; szlak musi zapewniać bezpieczeństwo i wygodę ruchu rowerowego.



Rozwidlenie szlaków rowerowych w Pradze (Czechy). (AB)

Małe rondo

- zgodnie z polskimi przepisami - rondo o średnicy zewnętrznej od 22 do 45 m. Dla rowerzystów przyjazne są ronda o jednym pasie ruchu, o tak dobranych wymiarach, by samochód nie mógł wyprzedzić rowerzysty w obrębie skrzyżowania. Ronda większe są niebezpieczne, gdyż sprzyjają zajeżdżaniu drogi rowerzyście przez zjeżdżającego z ronda samochód. Na małych rondach nie powinno się stosować ani wydzielonych dróg, ani pasów rowerowych. Można natomiast wprowadzić drogę rowerową jako dodatkowy wlot ronda. W przypadku gdy brak miejsca na małe rondo, można stosować rondo o średnicy zewnętrznej poniżej 22 m, z przejezdną wyspą centralną.



Małe rondo na skrzyżowaniu ul. Mazowieckiej i Świętokrzyskiej w Krakowie. (MH)

Greenway

- trasa rowerowa prowadząca przez tereny niedostępne dla ruchu samochodowego – np. wałem przeciwpowodziowym, nasypem rozebranej linii kolejowej, korytarzem ekologicznym łączącym tereny zieleni miejskiej. Często służy nie tylko rowerzystom, ale też innym niezmotoryzowanym – np. piechurom czy rolkarzom. W Polsce utarło się określać mianem greenway zwykłe szlaki rowerowe, w tym prowadzące ruchliwymi drogami wojewódzkimi i piaszczystymi drogami polnymi (np. Podlaski Szlak Bociani), w Europie są to z reguły jednak trasy niezależne od układu drogowego i utwardzane.



Klaipeda Greenway (Kłajpeda, Litwa) - 17-kilometrowa trasa łącząca osiedla mieszkaniowe na południu miasta, centrum i tereny rekreacyjne na północy, wpisująca się w międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 10. (AB)

Trasa rowerowa

- spójny i czytelny ciąg różnych rozwiązań technicznych, łączący poszczególne części miasta. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu prawa o ruchu drogowym, może obejmować: wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpieczne i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów.



Dobra trasa rowerowa płynnie łączy różne sposoby prowadzenia ruchu rowerowego. Na zdjęciu zjazd z wydzielonej drogi rowerowej na jezdnię ulicy lokalnej w Ratyzbonie (Niemcy). (AB)

DONIESIENIA KOLEJOWE

KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI W ARGENTYNIE

Francuski Alstom ma być głównym wykonawcą budowy linii kolei dużych prędkości w Argentynie, które połączą stolicę kraju z innymi dużymi miastami takimi jak Rosario i Cordoba, czyli w sumie na długości 710 km.

Prezydent Cristina Fernandez, która uczestniczyła w ceremonii podpisania umowy, powiedziała, że kolej dużych prędkości będzie wykorzystywać agroindustrialny korytarz, zapewniający komunikację 70 proc. Argentyńczyków. Roboty powinny rozpocząć się w tym roku, a pierwsze połączenia mają zostać uruchomione już w 2011 roku.

Całość ma kosztować ok. 2 mld dolarów, przy czym zgodnie z ustaleniami rządu argentyńskiego, przy budowie linii zatrudnionych zostanie w sumie ok. 20 tys. osób. W dłuższej perspektywie planowane są też budowa linii kolei dużych prędkości ze stolicy do Mar del Plata na wybrzeżu atlantyckim oraz do miasta Mendoza.

IMPREZOWICZE PRZESIADAJĄ SIĘ DO POCIĄGÓW NOCNYCH

W ostatnich latach można było zaobserwować we Francji ograniczanie oferty nocnych pociągów. Ta sytuacja była spowodowana głównie uruchamianiem coraz większej ilości dziennych połączeń TGV. Jednak w tym roku trend ten odwrócił się za sprawą pociągów imprezowych „iDNIGHT”.

iDNIGHT są reklamowane jako pociągi nocne, które nie pozwolą pasażerowi zasnąć. Pociąg podzielono na dwie części: iDlounge - strefę relaksacyjną oraz iDzinc - strefę zabawy. Na stronie internetowej iDNIGHT znajdziemy listę występów DJ-ów, które odbywają się na pokładzie pociągów iDNIGHT.

W restauracji pokładowej możemy zjeść posiłek już od 6,90 euro albo np. napić się piwa. Dodatkowo w restauracji istnieje możliwość wypożyczenia przenośnego odtwarzacza DVD, aby obejrzeć któryś z ostatnio wydanych filmów. Możemy również miło spędzić czas grając w najróżniejsze gry planszowe.

Jednak jedną z najciekawszych opcji jest... możliwość poznania współpasażerów przez stronę <http://www.idtgvandco.com>. Po wykupieniu biletu warto spróbować odnaleźć kogoś z kim znajdziemy wspólny język i usiąść obok siebie. Możemy też spróbować umówić się na randkę z nieznanym/nieznajomą z pociągu.

W tej chwili kursuje jeden pociąg iDNIGHT łączący Paryż z Bayonne, Biarritz, St. Jean de Luz oraz Hendaye. Kolejna linia ma zostać uruchomiona latem br. i łączyć Paryż z Perpignan.

Dzięki temu pomysłowi kolejne osoby powinny przesiąść się do ekologicznego środka transportu, jakim jest pociąg. Bilety na iDNIGHT można zakupić przez internet, korzystając ze strony internetowej <http://www.idnight.com/>. Ceny biletów zaczynają się już od 15 euro.

Brama rowerowa

- krótki odcinek ulicy zamknięty dla ruchu samochodowego, a zapewniający swobodny ruch rowerów. Służy przede wszystkim eliminacji z danego ciągu ruchu tranzytowego dla danego obszaru, a w efekcie – ograniczeniu i uspokojeniu ruchu. Brama może być jedno- lub dwukierunkowa, czasem spotyka się wspólne bramy autobusowo-rowerowe.



Nadzorowana kamerami brama rowerowo-autobusowa na High Street w Oksfordzie eliminuje tranzyt samochodów przez centrum. (MM)



Pasy rowerowe w centrum Dublina (uwaga: ruch lewostronny). (AB)

Pas rowerowy

- jednokierunkowa droga rowerowa w formie podłużnego pasa w jezdni. Pasy z reguły wyznaczone są przy krawędzi jezdni, ale na skrzyżowaniach mogą też znajdować się np. pomiędzy pasem do jazdy na wprost i skrętu w prawo.

W Polsce spotyka się czasem dwukierunkowe pasy w jezdni, jednak jest to rozwiązanie niebezpieczne, gdyż komplikuje bardzo sytuacje na skrzyżowaniach, a na odcinkach pomiędzy nimi zachęca do sprzecznego z intuicją wyprzedzania rowerzystów przez samochody z prawej strony.

Ulica przyjazna dla rowerzystów

- ulica o ruchu uspokojonym, na której prędkość nie przekracza 30 km/godz., wyposażona w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi spowalniające, szykany, podniesione tarcze skrzyżowania i przejścia dla pieszych). W miastach północnej i zachodniej Europy tego typu ulice stanowią 70-80% sieci drogowej (a jednocześnie rowerowej).



Nieuwveen, Holandia. Uspokojenie ruchu poprzez esowanie toru jazdy samochodów z pozostawieniem przejazdu dla rowerzystów na wprost. (MM)

Stanisław Biega, Marcin Maciąg

Przewozy pasażerskie na reaktywowanych liniach kolejowych – stan obecny oraz perspektywy rozwoju

Wstęp

Lata 90-te ubiegłego wieku to okres szybko postępującego upadku kolei w Polsce. Wraz z transformacją ustrojową i wynikającymi z niej przemianami gospodarczymi załamał się rynek przewozów towarowych, a także pasażerskich, które funkcjonowały jeszcze przez kilka lat siłą inercji. Najdokładniej obrazują to dane statystyczne. W 1990 roku praca eksploatacyjna w sektorze przewozów towarowych wyniosła 83,5 mln tonokilometrów i była aż o 31% mniejsza niż jeszcze 5 lat wcześniej (120,6 mln tnkm). W roku 2006 praca eksploatacyjna obniżyła się o dalsze 30 mln tnkm i wyniosła 53,6 mln tnkm.

W przewozach pasażerskich ten ujemny trend pojawił się co prawda z opóźnieniem, lecz spadek był bardziej gwałtowny, zwłaszcza na przestrzeni lat 90-tych. O ile w 1990 kolej przewoziła w Polsce 790 milionów pasażerów, w połowie dekady było ich 466 mln, zaś w roku 2000 - 292 miliony. Rok ubiegły zamknął się ogólną sumą pasażerów wynoszącą wg danych PKP 265,3 mln.

W obliczu powyższych danych można mówić o załamaniu i znacznej marginalizacji kolei w transporcie. Brak odpowiedniego, lekkiego taboru szynowego, przy nadpodaży ciężkich, nieekonomicznych lokomotyw, w warunkach, w których zaczął się liczyć przede wszystkim rachunek ekonomiczny, spowodował masowe ograniczenie liczby kursujących pociągów. Z wielu linii kolejowych znikły na zawsze, a linie kolejowe rozebrano. Drastyczne pogorszenie oferty, przy jednoczesnym dynamicznym rozwoju transportu samochodowego, w tym zwłaszcza prywatnego spowodowało, iż kolej przestała być głównym środkiem lokomocji, nie tylko w codziennych dojazdach do szkół czy pracy, lecz także w sektorze przewozów dalekobieżnych, w których królowała wcześniej niepodzielnie.

Wskutek praktycznego wstrzymania inwestycji i zaniechania standardowych procesów utrzymaniowych na sieci kolejowej pogorszyła się także jakość podróży - niesprawne i zdezelowane, często brudne wagony, wolne i na dodatek niebezpieczne pociągi - taki jest obraz polskiego pociągu w oczach przeciętnego Polaka. Brak inwestycji w infrastrukturę w latach 90-tych oraz niedostateczne nakłady obecnie doprowadziły do znacznej jej dewastacji - stan techniczny większości linii kolejowych nie pozwala na jazdę na poziomie sprzed 15 lat. Na szeregu połączeń czasy jazdy pociągów są dłuższe niż przed II Wojną Światową.

Niekorzystne zmiany najdotkliwiej dotknęły kolejowe połączenia lokalne. Za główną przyczynę takiego stanu rzeczy należy uznać brak odpowiedniego dla takiego ruchu lekkiego taboru, zwłaszcza spalinowego. Dopiero pod koniec lat 80-tych, kiedy w działalności kolei zasadnicze znaczenie zaczął mieć rachunek ekonomiczny, zaczęto dostrzegać zapotrzebowanie na lekkie pociągi pasażerskie. W efekcie 17 lipca 1989 r. Dyrektor Generalny PKP zatwierdził plan budowy 220 autobusów szynowych, przeznaczonych do obsługi zagrożonego ruchu lokalnego. Niestety brak woli i dostatecznych środków finansowych spowodowały, iż pod koniec lat 90-tych program wstrzymano, zaś całkowita liczba wyprodukowanych i przekazanych na stan PKP pojazdów wyniosła 13 sztuk!

PKP dla rozwiązania problemu nierentownych połączeń stosowała środek najmniej finiszowy - po prostu je likwidowała. Mieszkańcy tysięcy miejscowości, najczęściej bezpowrotnie, zostali pozbawieni możliwości podróży. Upadkowi kolei lokalnej towarzyszył brak bardziej żywotnych działań o charakterze zapobiegawczym, o czym świadczy choćby niepowodzenie wspomnianego wyżej programu budowy setek jednostek lekkiego taboru szynowego.

Początek zmian

Przełomowym, także dla polskiej kolei, okazał się być rok 2000, kiedy weszła w życie ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych. Jedną z zasadniczych zmian reorganizujących przewozy regionalne w Polsce, było sędowanie odpowiedzialności za ich funkcjonowanie samorządom wojewódzkim. Urzędy Marszałkowskie stały się odpowiedzialne za funkcjonowanie połączeń lokalnych na swoim terenie. Operatorem ruchu lokalnego, regionalnego oraz międzywojewódzkiego została utworzona w 2001 nowa spółka PKP Przewozy Regionalne oraz WKD i SKM na obszarze aglomeracji. Z kwoty dofinansowania z budżetu państwa samorządy zobligowane zostały jednocześnie do zakupów nowego lekkiego taboru szynowego niezbędnego dla optymalizacji funkcjonowania kolei lokalnych. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Szlaki przetarł samorząd wielkopolski - to właśnie tam wiosną 2002 pojawił się na torach pierwszy od wielu lat lekki pojazd szynowy nowej generacji. W ślad poszły inne województwa, sukcesywnie dokupując kolejne pojazdy, skutkiem czego w chwili obecnej na terenie całej Polski znajduje się ich ponad 110, z czego ponad 85 sztuk to pojazdy wyprodukowane w XXI wieku.

Szynobusy nieomal zmonopolizowały połączenia lokalne na liniach spalinowych w całym kraju. Przejęcie przez samorządy odpowiedzialności za przewozy lokalne wstrzymało także proces likwidacji tych połączeń. Znaczne polepszenie ich kondycji finansowej umożliwiło utrzymanie, a w wielu wypadkach nawet polepszenie oferty przewozowej na niejednej linii lokalnej. Pojawiło się zjawisko dotąd niespotykane - w całym kraju zaczęto reaktywować przewozy na liniach, na których uprzednio zostały one zawieszane. Obsługa takich linii przez lekki tabor szynowy, znacznie tańszy w eksploatacji od tradycyjnych składów wagonowych z ciężką lokomotywą, stała się znacznie mniej deficytowa. Pierwsze z takich linii, Brzeg - Nysa i Ełk - Olecko otwarto w lutym 2004 r. Następną była linia Sławno - Darłowo, otwarta w czerwcu 2004, po niemalże 15 latach przerwy w ruchu pociągów osobowych. Jej remont znacznie skrócił czas przejazdu, który stał się bardzo konkurencyjny w stosunku do oferty przewoźników autobusowych. Po nich przyszły następne.

Mimo to przez cały czas wracają jak bumerang plany ograniczenia wielkości sieci kolejowej w kraju do poziomu nawet 10-16,5 tys. km. Choć tłumaczenia przemawiające za takim procesem mają podłoże ekonomiczne, nie są one wiarygodne. Podstawowym problemem grupy PKP pozostaje za wysokie zatrudnienie, które jest winne wysokim kosztem utrzymania infrastruktury, z których na liniach lokalnych m.in. omawianych w raporcie nie prowadzi się praktycznie prac utrzymaniowych. W czasie, gdy PKP PLK zarządzająca infrastrukturą zatrudnia blisko 45 tys. osób, jej odpowiednik w Niemczech DB Netz liczy ok. 10 tys. osób. Likwidacja linii kolejowych, w naszej opinii, ma odwrócić uwagę od rzeczywistego problemu polskich kolei, zbyt dużego zatrudnienia, niskiej wydajności i przerostu administracji przy braku utrzymania infrastruktury na podstawowym poziomie.

W czerwcu 2005 Centrum Zrównoważonego Transportu opublikowało informację prasową „Zmiana trendu na kolei, czas na następny krok” przewidując reaktywację przewozów kolejowych na liniach lokalnych i zastąpienie procesu zawieszania linii kolejowych ich odwieszaniem. Po blisko trzech latach można powiedzieć, że prognozy się spełniły. Badaniami objęto 11 reaktywowanych w ostatnich latach linii. Kolejne 4 zostały uruchomione od 9 grudnia 2007 r., następne połączenia Bytom - Gliwice kursują od lutego 2008 r. W 2008 r. przewiduje się wznowienie przewozów na linii Chełmża - Bydgoszcz i wznowienie relacji Tychy Miasto - Katowice na zawieszonym odcinku Tychy Miasto - Tychy.

Coraz więcej linii jest reaktywowanych, dlatego czas najwyższy przyrzeć się, jak wyglądają przewozy na tych liniach.

Wyniki badań

Wznawianie przewozów na liniach lokalnych jest punktem zwrotnym w podejściu do kolei lokalnych. Samorządy finansujące przewozy są zainteresowane w prowadzeniu przewozów na liniach, które PKP często mimo wysokich

historycznie frekwencji likwidowało. Wbrew planom grupy PKP ograniczenia sieci kolejowej do poziomu 11-16,5 tys. km, istnieje potrzeba i zainteresowanie prowadzenia przewozów liniami regionalnymi. Samorządy chcą rozwijać sieć połączeń regionalnych.

Niestety, reaktywacji przewozów nie towarzyszy analiza rynku przewozowego w celu dostosowania oferty kolei do realnych potrzeb. Jedynym takim wypadkiem była linia Kluczbork - Opole, która przewozi zdecydowanie najwięcej pasażerów spośród badanych linii, ponad 500 w dni robocze. Jest to jedyna linia, gdzie użytkowany obecnie tabor na wybranych kursach ma zbyt małą pojemność w stosunku do potrzeb.

Na kilku liniach bez wprowadzenia programu naprawczego przewozy winny być zawieszane. Nie jest możliwe uzyskanie zadowalających wyników przewozów przy ofercie złożonej z dwóch - trzech par pociągów, jak to miało w miejsce w rozkładzie jazdy 2006/7 na liniach Żagań - Niegosławice, Kolbuszowa - Rzeszów, Piła - Wałcz, Piława - Łuków. Trudno akceptować sytuację, gdy pociąg ma zajęte nie więcej niż 10-15% miejsc, co ma miejsce w ponad połowie badanych połączeń.

Wydaje się, że środki wydatkowane na pociągi wożące po kilka-kilkanaście osób mogą być wydane lepiej tam, gdzie kolej może wozić (i wozi) ludzi więcej, szybciej i częściej. Samorządy finansujące przewozy powinny przeanalizować, czy są w stanie rozszerzyć ofertę na tych liniach i dostosować je do potrzeb rynku, czy przy braku dodatkowych środków linie te niestety zawiesić.

Praktycznie tylko linia Ełk - Olecko mimo dwóch par pociągów pozyskała stałe grono pasażerów (uczniów). Poprawa oferty nastąpiła od 9 XII 2007 r. na liniach południowej części lubuskiego, gdzie kursują obecnie po 4 pary pociągów. Ale czy nie są to kroki spóźnione i cząstkowe, wynikające z świadomości, że kolej nie wozi ludzi?

Rodzi się pytanie, czemu samorządy, wydając milionowe kwoty na dotacje do reaktywowanych linii, nie wykonują profesjonalnych analiz rynku, które by dały odpowiedź na ile i w jakim zakresie kolej może być konkurencyjna na danej linii. Opracowanie takie przed wznowieniem przewozów zleciło tylko Województwo Śląskie w przypadku linii aglomeracyjnych, które mają ruszyć w 2008 r. tj. Bytom - Gliwice i Katowice - Tychy. Bez poznania potrzeb przewozowych, określenia progów konkurencyjności komunikacji kolejowej pod względem częstotliwości, czasów jazdy, polityki cenowej, dostępności, wykonania modal split, nie ma szans na powodzenie reaktywacji linii kolejowych. W przypadku Województwa Opolskiego sukces reaktywacji to zasługa pracy ówczesnego Biura koordynacji.

Od 9 grudnia 2007 r. reaktywowano kolejne linie w kraju - dwie na obszarze Dolnego Śląska tj. Zebrzydowa

- Lwówek Śląski i Lubin - Legnica, w lubuskim linia Rzepin - Międzyrzecz oraz na Mazowszu Sierpc - Płock. Popołniono przy tym takie same błędy, jak opisane w raporcie - w lubuskim oferta składa się z dwóch par pociągów (casus Żagań - Niegosławice), a na Dolnym Śląsku z czterech par kursujących na liniach z szybkością 20-40 km/h, niekonkurencyjnych względem rozbudowanej oferty autobusowej i komunikacji indywidualnej (casus linii Radom - Drzewica). Należy oczekiwać, że uruchomione przewozy po początkowym zainteresowaniu miłośników kolei, okażą się być kolejnymi liniami z przewozami po kilka-kilkanaście osób w pociągu, które znacznie taniej i wygodniej obsłużyłaby komunikacja taksówkowa.

Na trasie Piła - Wałcz w czerwcu 2007 r. kolej obsługiwała ok. 2% potoków pasażerskich, obecnie jest to 1%. Zapewne jeszcze mniejszy udział kolei w rynku występuje na trasach Kolbuszowa - Rzeszów czy Żagań - Niegosławice.

Takie podejście grozi zmianą trendu na rynku przewozów regionalnych. Skoro wznowienie przewozów nie zakończyło się sukcesem, pojawią się coraz silniejsze głosy przemawiające (i słusznie) za zawieszeniem linii, gdzie w ślad za wysokimi dotacjami nie idą pasażerowie.

Przypominamy ku przestrodze przykład zawieszonych 2 lata po reaktywacji linii Nysa - Brzeg, gdzie dzienna liczba pasażerów w dobie wynosiła ponad 170 osób, co okazało się dla nowych władz województwa w 2006 r. liczbą zbyt niską. Na 7 z 11 badanych linii aż przewozy są niższe niż były na Nysa - Brzeg (Kalisz Pomorski - Stargard Szczeciński: 169, Węgliniec - Żary: 149, Elk - Olecko: 119, Piława - Łuków: 78, Piła - Wałcz: 49, Rzeszów - Kolbuszowa: 44, Żagań - Niegosławice: 25). Tylko linia Kluczbork - Opole i Elk - Olecko mają wyższy średni wskaźnik liczby pasażerów na pociąg, a dwie kolejne na takim samym poziomie jak było to w przypad-

ku Nysa - Brzeg. Jak zatem uzasadnić kursowanie pociągów na liniach, gdzie średnio korzysta z kursów poniżej 20 osób?

Co z tego wynika?

Aby kolej była atrakcyjna, ekonomicznie uzasadniona i ekologiczna, musi wozić ludzi. Dla przewozu kilku osób lepsze wskaźniki zapewni niewielki midibus wyposażony w silnik Euro 4 lub napęd gazowy.

Na pewno rewitalizacja przewozów kolejowych na kolejnych liniach musi spełniać następujące warunki:

1. czas jazdy pociągu mierzalnie krótszy niż dla komunikacji autobusowej;
2. oferta złożona na początku z nie mniej niż 4-5 par pociągów, z planem stopniowego jej zwiększania do 7-10 par;
3. konkurencyjna taryfa biletowa w momencie wznowienia przewozów;
4. dopasowanie oferty do potoków szkolnych i fakultatywnych;
5. obsługa linii atrakcyjnym taborem szynowym.

W Polsce brakuje sprawnego transportu publicznego, czego efektem jest stały wzrost kongestii drogowej. Jest zatem ogromne pole do popisu dla realizacji dobrych projektów kolejowych i przemyślanych reaktywacji linii - ale nie dla wznowienia przewozów niekonkurencyjnych względem istniejącej oferty komunikacji drogowej. W celu skutecznej reaktywacji zamkniętej linii konieczne jest bardziej złożone działanie aniżeli sam zakup taboru. Choć koszty takiego przedsięwzięcia muszą być wyższe niż cena samych szynobusów, należy się również spodziewać znacznie lepszych rezultatów. ●

Pełna treść raportu dostępna jest na stronie Centrum Zrównoważonego Transportu: <http://czt.zm.org.pl/?a=czt.raporty>

dokończenie ze str. 1

Konkurs na Dobre Praktyki dla niezmotoryzowanych

Z tego właśnie powodu przyjęto otwartą formę konkursu, gdzie kandydatów zgłaszają i ostatecznie wybierają osoby, które z nich korzystają. W pierwszej fazie konkursu, trwającej do końca czerwca 2008 r., przyjmowane będą zgłoszenia rozwiązań ułatwiających podróże pasażerów komunikacji publicznej, rowerzystów i pieszych. Każdy może zgłosić do trzech Dobrych Praktyk, przy czym konieczne jest zaznaczenie, której kategorii (ruchu pieszego, rowerowego czy transportu zbiorowego) dotyczy każde z nich. Liczymy na to, że zachęci to do zauważania pozytywnych rozwiązań w codziennych podróżach

i nieco osłabi stereotyp wiecznie narzekającego Polaka, któremu nic się nie podoba.

W lipcu, w drugiej fazie konkursu, wstępnej selekcji zgłoszeń dokona kapituła ekspertów, w skład której wchodzić będą osoby zajmujące się zawodowo organizacją ruchu i sprawami niezmotoryzowanych. Pośród wszystkich zgłoszeń w każdej kategorii wybranych zostanie 5 Dobrych Praktyk, które przejdą do trzeciego i ostatniego etapu. W przypadku kilku zgłoszeń tego samego rozwiązania, czynnikiem decydującym o tym, czyje zgłoszenie przejdzie dalej będzie jakość uzasadnienia.

Wreszcie w sierpniu i wrześniu trwać będzie otwarty plebiscyt na najlepsze rozwiązania spośród wybranych przez kapitułę. Głosować będzie można przez stronę internetową www.zm.org.pl oraz tradycyjną pocztą. Aby uzyskać możliwie reprezentatywną próbę społeczeństwa wśród głosujących, do wzięcia udziału zachęcać będą nagrody dla osób, które oddadzą głos i podadzą swoje dane osobowe.

Uroczyste ogłoszenie wyników będzie miało miejsce podczas obchodów Europejskiego Dnia bez Samochodu, czyli 22 września 2008 r. Wtedy dowiemy się, kto co wygrał i jakie sposoby podróżowania podróźni lubią najbardziej. Szczegółowe informacje na ich temat ukażą się w specjalnym raporcie i przekazane władzom miasta oraz osobom odpowiedzialnym za

sprawy infrastruktury, organizacji ruchu i zarządzania transportem publicznym w Warszawie.

Partnerami Zielonego Mazowsza w organizacji konkursu są Urząd Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy, Urząd Dzielnicy Śródmieście m. st. Warszawy, Metro Warszawskie, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie i Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. Sponsorami medialnymi są „Magazyn Rowerowy”, „Transport Miejski i Regionalny” oraz „Polskie Drogi”. Liczymy na to, że dzięki atrakcyjnym nagrodom oraz informacjom w mediach zainteresowanie konkursem będzie znaczące i przekona osoby decydujące o tym, jakie rozwiązania stosować, by częściej wprowadzać rozwiązania, które odpowiadają ich użytkownikom. I czynią podróże niezmotoryzowanych wygodniejszymi, bezpieczniejszymi i szybszymi.

Dla lepszej ilustracji, o co chodzi w konkursie, załączamy przykładowe zgłoszenie w kategorii „ruch pieszy”:

Uwaga! Aby nie sugerować żadnych rozwiązań, w przykładzie opisano rozwiązanie z Pragi czeskiej, w konkursie przyjmowane są jednak wyłącznie zgłoszenia dotyczące Warszawy i okolic (szczegóły dostępne są w Regulaminie na stronie www.zm.org.pl/?a=konkurs).

Rozwiązanie zgłaszane do Konkursu na Dobre Praktyki



Zdjęcie nie jest koniecznym elementem zgłoszenia, ale zdecydowanie ułatwia pracę kapitule, zachęcamy więc do przesyłania nie tylko opisu, lecz również zdjęć. (AB)

Kategoria

Zgłoszenie dotyczy kategorii: ruch pieszy.

Lokalizacja

Zgłaszane rozwiązanie znajduje się na węźle komunikacyjnym Anđel, w południowo-zachodniej części centrum Pragi.

Opis i uzasadnienie

Rozwiązanie polega na wyniesieniu jezdni prawie do poziomu chodnika przy przystankach tramwajowych. Zostało to osiągnięte za pomocą serii schodków na jezdni (samochody i inne pojazdy jadące jezdnią wje-

dają po schodkach na podwyższoną nawierzchnię). Zdecydowanie zwiększa to bezpieczeństwo pieszych przechodzących pomiędzy przystankiem a chodnikiem, kierowcy są bowiem zmuszeni do wolniejszej i bardziej uważnej jazdy. Schodki są rozwiązaniem skuteczniejszym od zwykłego obłego progu spowalniającego, wstrząsami bowiem informują nawet mało uważnych kierowców o konieczności zwolnienia.

Poza bezpieczeństwem, wyniesienie jezdni poprawia wygodę pieszych, nie muszą oni bowiem schodzić na jezdnię i wchodzić z powrotem na chodnik. Jest to szczególnie istotne w przypadku osób na wózkach inwalidzkich, z wózkami z dziećmi itp. Dzięki temu, że kierowcy na wyniesionym odcinku jadą wolniej i ostrożniej, niweczony jest ewentualny efekt ujemny w postaci uśpienia uwagi pieszego poprzez brak krawężnika. Dodatkowo inna, brukowana, nawierzchnia jezdni służy jako przypomnienie o szczególnym statusie tego odcinka jezdni – kierowcom przypomina, by jechać powoli, a pieszym, że to już nie chodnik.

Podsumowując, dzięki zastosowaniu wyniesionego odcinka jezdni wzdłuż przystanku tramwajowego, piesi mogą szybciej, bezpieczniej i wygodniej przemieszczać się pomiędzy chodnikiem a przystankiem.

Dane zgłaszającego

Jan Spostrzegawski
ulica Ekologiczna 200 m. 8
00-125 Warszawa
Adres e-mail: jan@spostrzegawski.pl
Nr telefonu: 0-22-621-77-77

Rozmowa Zielonego Światła

z Wouterem de Raad, holenderskim doktorantem na Uniwersytecie Warszawskim

Rozmawiał Jacek Grunt-Mejer



Od kiedy mieszkasz w Warszawie?

Około dwóch lat.

Czy próbowałeś korzystać z roweru w codziennych podróżach po Warszawie?

Tak, próbowałem. Pewnie około dwudziestu pięciu razy.

Co się stało? Dlaczego przestałeś dojeżdżać na rowerze?

Dla mnie główną zaletą roweru w mieście jest osiągnięcie względnie dużej szybkości podróży oraz niezależności. Poza tym zawsze jakąś rolę odgrywa fakt, że jest to dobre dla zdrowia. Jednak w Warszawie jazda na rowerze nie jest zbyt atrakcyjna z kilku powodów:

- nie jest zbyt bezpiecznie: drogi nie spełniają wymogów bezpieczeństwa z punktu widzenia rowerzystów. Jakość nawierzchni również pozostawia wiele do życzenia, szczególnie przy krawędzi jezdni, gdzie jeżdżą rowery; jest dużo dziur;
- brak poczucia bezpieczeństwa wynika też z niebrania pod uwagę rowerzystów przez kierowców, którzy często jeżdżą szybko i agresywnie;
- w wielu miejscach brakuje dróg rowerowych;
- programy sygnalizacji świetlnej nie sprzyjają rowerzystom: często trzeba długo czekać, poza tym w Warszawie jest BARDZO dużo świateł, co znacznie spowalnia podróże na rowerze;
- na większych skrzyżowaniach rowerzyście trudno jest skręcić w lewo. Trzeba albo przeciskać się między samochodami na pas do lewoskrętu albo przejechać przez skrzyżowanie, poczekać na rogu, aż zmienią się światła dla samochodów jadących prostopadle i dopiero wtedy pojechać tam, gdzie się chciało. To bardzo czasochłonne wyjście;
- często drogi rowerowe nie są oddzielone od chodników, przez co chodzi po nich dużo pieszych. Sam jeżdżę dosyć szybko, przez co takie sytuacje są niebezpieczne;
- drogi rowerowe ciągle przecinają się z chodnikami i niepotrzebnie skręcają pod ostrym kątem: jedno i drugie znacząco przedłuża podróż;
- brakuje płynnych przejść dróg rowerowych w jezdni oraz połączeń między samymi drogami dla rowerów: zazwyczaj jest przerwa lub krawężnik na początku i końcu odcinka drogi rowerowej. Jest to irytujące i spowalnia podróż;
- brakuje miejsc, gdzie można bezpiecznie przypiąć rower.

Jaka jest największa różnica pomiędzy Holandią a Polską w zakresie rozwiązań transportowych w miastach z punktu widzenia rowerzystów?

W Holandii zawsze brany jest pod uwagę punkt widzenia rowerzysty, który chce się szybko i bezpiecznie dostać z punktu A do punktu B. Drogi dla rowerów są zazwyczaj oddzielone zarówno od zwykłych dróg jak i chodników. Poza tym są pro-

ste. Często spotyka się tunele dla rowerzystów czy też odrębne drogi dla rowerów na trasach, gdzie nie ma żadnych innych dróg. Sygnalizacja świetlna jest ustawiona tak, aby rowerzyści mieli priorytet. W nawierzchni umieszczone są czujniki, które wykrywają nadjeżdżających rowerzystów i starają się możliwie szybko zmienić dla nich światło na zielone.

Przypuszczalnie są też różnice w prawie: rowerzyści mają takie same prawa, jak samochody. Jeżeli zaś dojdzie do wypadku z udziałem rowerzysty, płacić musi kierowca samochodu, nawet jeżeli wypadek nie wynikał z jego winy. Wreszcie rząd organizuje akcje informacyjne mające uczyć kierowców na obecność rowerzystów na jezdni.

Czy widzisz jakieś rozwiązania, które można by wprowadzić w życie w Warszawie?

W Warszawie jest dużo miejsca, szerokie drogi, więc można zrobić BARDZO dużo. Jednak wydaje mi się, że przede wszystkim konieczna jest zmiana mentalności. Decydenci powinni przyjąć punkt widzenia rowerzysty. Mam przez to na myśli, że ludzie chcą dojechać na rowerze skądś dokądś w możliwie najkrótszym czasie. Przypuszczalnie najbardziej popularnym celem podróży jest centrum miasta, jednak obecnie podróż tam jest prawie niemożliwa. Wielkim osiągnięciem byłoby wytyczenie dróg dla rowerów z północy, południa, wschodu i zachodu, którymi można by szybko i bezpiecznie dojechać do centrum. Nie trzeba w tym celu budować wszędzie ścieżek rowerowych. Wystarczy, że będzie bezpieczna droga prowadząca do centrum. Ludzie będą wtedy z niej korzystać i znajdować odpowiednią trasę do miejsca, do którego chcą się dostać. Na przykład łatwo byłoby wybudować drogę dla rowerów wzdłuż Marszałkowskiej, która obsługiwałaby relacje północ-południe. W przypadku Alej Jerozolimskich mogłoby być trudniej, ale można przecież skorzystać z mniejszych dróg bocznych, takich jak Nowogrodzka, i uczynić je drogami wyłącznie dla rowerów. Na wielu istniejących drogach i ścieżkach wystarczyłoby wprowadzić niewielkie zmiany, aby mogły dobrze pełnić swoje funkcje. Zaś przynajmniej w centrum potrzebne są miejsca, gdzie można by przypiąć rower.

Wreszcie poprawy wymaga ciągłość sieci dróg dla rowerów. Często istnieją fragmenty ścieżek, przez co trzeba kilka części podróży odbywać jezdnią, bo nagle ścieżka się kończy lub kawałek brakuje.

Jakie minimum działań musiałoby zostać wykonane, abyś czuł się bezpiecznie na rowerze w Warszawie?

Wyraźnie wydzielone ścieżki rowerowe, na których nie trzeba by się obawiać, że za chwilę przed tobą niespodziewanie pojawi się pieszy lub samochód.

- CHODZISZ CZASEM PIESZO?
- JEŹDZISZ NA ROWERZE LUB KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ?
- WIDZISZ COŚ, CO WARTO NAŚLADOWAĆ, BY PODRÓŻOWAŁO SIĘ LEPIEJ?



WYPATRZ I WYGRAJ!

Prześlij nam opis rozwiązania, które ułatwia podróże pieszym, rowerzystom lub pasażerom transportu zbiorowego. Zgłaszane rozwiązanie powinno czynić podróż bezpieczniejszą, wygodniejszą i/lub szybszą. Szczegółowe zasady zgłoszeń znajdziesz na odwrocie.

DO WYGRANIA:

- ROWER MIEJSKI
- 90-DNIOWE KARTY MIEJSKIE
- APARAT CYFROWY
- WIELE INNYCH ATRAKCYJNYCH NAGRÓD!



Konkurs jest częścią projektu współfinansowanego przez Unię Europejską.

Szczegółowe zasady zgłoszeń znajdziesz na str. 13-14.

Szczegółowy regulamin konkursu dostępny jest na stronie:
<http://www.zm.org.pl/?a=konkurs>

ORGANIZATOR:



PARTNERZY:



SPONSORZY MEDIANI:



Zielone Światło

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

www.czst.zm.org.pl

redaktor naczelny: Maciej Sulmicki
 sekretarz redakcji: Beata Głądoch
 skład: Agnieszka Rejowska

- 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 (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.
- Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 5 maja 2008 r. Nakład 1800 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (MH) Marcin Hyla, (KR) Krzysztof Rytel, (PM) Przemysław Miller, (MM) Marcin Myszkowski, (MS) Maciej Sulmicki, (MZ) Magdalena Zowisk.



Niniejszy biuletyn został przygotowany ze wsparciem finansowym Unii Europejskiej.

Za zawartość dokumentu odpowiada całkowicie Stowarzyszenie Zielone Mazowsze i nie jest ona wyrazem oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

