



W NUMERZE

Wojciech Szymalski

Temat Numeru:

Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu

Drogie drogi a bezpieczeństwo - str. 1

Strefy spotkań - str. 5

Bezpieczna droga do szkoły - str. 6

Tempo 30 w miastach podstawą bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów - str. 7

Kaftany bezpieczeństwa - str. 16

DOBRE PRAKTYKI

Najlepsze rozwiązania dla niezmotywowanych - str. 1

KOMUNIKACJA MIEJSKA

Modernizacja linii tramwajowej w Budapeszcie - str. 12

KOLEJ

Czy PKP Przewozy Regionalne wyludzą dotacje - epilog - str. 15

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.

Drogie drogi a bezpieczeństwo

Według Prognozy Oddziaływania na Środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 dzięki samemu tylko stworzeniu w tym okresie sieci autostrad i dróg ekspresowych o długości łącznej prawie 4000 km liczba zabitych w wypadkach na drogach krajowych miałaby spaść o 56%, czyli o 421 osób rocznie. Analiza danych statystycznych dotyczących wypadków zawarta jednak w tym samym dokumencie przeczy tak optymistycznemu wynikowi. Dla autostrad w Polsce odnotowano jeden z najwyższych wskaźników ofiar śmiertelnych: aż 17 na 100 wypadków, czyli więcej niż na wszystkich pozostałych drogach nie będących drogami krajowymi. Średnia dla wszystkich dróg w kraju wynosiła 11 zabitych na 100 wypadków (2). Jak zatem uchronić ludzkie życie od śmierci podczas podróży polskimi drogami?

Maciej Sulmicki

Najlepsze rozwiązania w transporcie zbiorowym, rowerowym i pieszym

2. Wydzielony pas autobusowy z odrębną sygnalizacją

Jest to przykład rozwiązania zbyt rzadko stosowanego w Warszawie - śluzu autobusowej - czyli pasów dla autobusów zintegrowanych z systemem organizacji ruchu. W tym przypadku integracja polega na zastosowaniu przed placem Zawiszy odrębnej sygnalizacji świetlnej dla autobusów, dzięki której skręcające w lewo autobusy mają ułatwiony dostęp (mniejsze straty czasu) do lewego pasa ruchu.

Również sam pas autobusowy jest rozwiązaniem pożądanym, ciągle niedocenianym w Warszawie. Pozostaje mieć nadzieję, że niedawno zrealizowane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego studium możliwości wyznaczenia pasów autobusowych zostanie wkrótce wykorzystane, a przedmiot zgłoszenia stanie się codziennością w Warszawie, a nie wyjątkiem. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego. Wybitnie zmniejszają koszty eksploatacji autobusów i pozwalają zapewnić bardziej przewidywalną częstotliwość i regularność kursowania autobusów.

Według najnowszych deklaracji władz miasta, długość pasów autobusowych w Warszawie powinna się w przyszłym roku podwoić. Nadal będzie to ilość bezwzględnie mała, ale oznacza krok w dobrym kierunku.



Warto przy tym zauważyć, że należy unikać łączenia pasu autobusowego z pasem do prawoskrętu - przedstawiamy zdjęcia z Warszawy oraz z Berlina, na których widać, jak samochody w kolejce do skrętu w prawo blokują pas dla autobusów...



...oraz jak można tego łatwo uniknąć. Wystarczy umieścić pas do prawoskrętu po lewej stronie pasa autobusowego: samochody ustępują wieniec pierwszeństwa autobusom, tak samo jak robią to względem pieszych i rowerzystów na przejściu lub przejeździe.

Druzgocąca statystyka

W 2007 roku na wszystkich polskich drogach zginęły 5583 osoby, a ponad 63 tys. zostało rannych w ponad 49 tys. wypadków (5). Po blisko 7 latach obniżania się liczby wypadków, rok 2007 przyniósł znaczący ich wzrost. Dla niektórych zapewne tym bardziej zaskakujący, że w poprzednim, 2006 roku, otwarto 150 km nowych autostrad, najwięcej od początku dekady (3). Ale w związku z tymi katastrofalnymi liczbami w głowie przeciętnego Polaka budowa prostych i równych jak stół autostrad stała się zapewne jeszcze bardziej pilna. Tymczasem warto spojrzeć na czynniki, które kształtują tak tragiczny obraz bezpieczeństwa na drogach i jak się one mają do budowy dróg wysokich klas.

Po pierwsze, głównym czynnikiem przyczyniającym się do największej liczby wypadków była nie jakość dróg, ale sposób zachowania się człowieka na drogach. Ponad 91% wypadków zostało spowodowanych przez korzystających z dróg: kierowców, rowerzystów lub pieszych. Jakość dróg jako przyczyna wypadków znalazła się w statystyce w ramach kategorii „inne”. Po dokładniejszym przyjrzeniu się tej kategorii, okazuje się, iż z przyczynami wypadków związanymi ze stanem nawierzchni drogi, organizacją ruchu itp. spotykamy się w co najwyżej kilku wypadkach na tysiąc (5).

Potwierdzają to porównania międzynarodowe. Profesor Ryszard Krystek na konferencji TRANSMEC w 2007 roku przedstawił zestawienie liczby wypadków na autostradach w różnych krajach Europy. Zwrócił tym uwagę na fakt, iż dane statystyczne w żaden sposób nie potwierdzają panującego powszechnie przekonania, że budowa autostrad poprawi bezpieczeństwo na polskich drogach. Liczba ofiar w przeliczeniu na pasażerokilometry (jednostka w której mierzy się liczbę przewiezionych pasażerów) na już funkcjonujących polskich autostradach jest ponad dwukrotnie wyższa niż w Niemczech czy Wielkiej Brytanii (9a).

Po drugie, większość wypadków związana jest z jazdą po... prostej drodze. W takich miejscach zdarza się aż 55% wypadków, do tego są to wypadki najtragiczniejsze, bo obejmują aż 64% wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych. Tak wysoki procent tego typu zdarzeń znacznie przyćmiewa zyski, jakie mogłyby się wiązać z eliminacją skrzyżowań w wyniku budowy autostrad, bowiem w tych „punktach kolizyjnych” dochodzi w tym zestawieniu „tylko” do 28% wypadków, w mniejszości śmiertelnych - tutaj jest to 14% wszystkich zabitych (5).

Po trzecie, na drogach krajowych, które stanowią zaledwie 6% wszystkich dróg w kraju (3) - a to właśnie one mają być zastąpione autostradami i drogami ekspresowymi - zdarza się ok. 25% wszystkich wypadków i prawie 40% wypadków śmiertelnych (5). Zatem nawet jeśli na nowych autostradach jazda miałaby przebiegać zupełnie bezwypadkowo, co jak wykazano na wstępie, jest całkowicie nierealne, widać że nie da się w ten sposób wyeliminować większości ofiar śmiertelnych wypadków bez dodatkowej ingerencji w drogi nie mające być autostradami.

Wreszcie, po czwarte, ponad 60% wypadków miało miejsce za dnia przy dobrej pogodzie (5). Nie zagalopowaliśmy się pisać o tym. Ten czynnik świadczy bowiem dodatkowo o lekkomyślności korzystających z dróg właśnie w momencie, kiedy pozornie są one bezpieczne. Rozreklamowanie autostrad, jako miejsc do bezpiecznej jazdy, podobnie jak optymistyczna prognoza pogody w radiu, usypia czujność korzystających z tego typu dróg i skłania do bardziej niebezpiecznych zachowań, zwiększając tym samym ryzyko wypadku - spowodowanego chociażby zwykłą nieuwagą.

1000 km i co?

Ale przyjmijmy punkt widzenia tych, którzy mówią, że rolę każdego polskiego kierowcy jest pędzić po kraju szeroką, prostą i bezkolizyjną autostradą z prędkością 130 km/h. Mentalność polskiego kierowcy nie przystaje bowiem do ciasnych, krętych i najeżonych skrzyżowaniami dróg, po których jeździ się średnio 60 km/h. Ponieważ mamy w Polsce od 2007 roku już ponad 1000 kilometrów dwujezdniowych dróg o klasie autostrady lub drogi krajowej (5), przyjrzyjmy się, czy faktycznie ta mentalność przystaje do ich jakości, a więc usprawiedliwia ich kosztowną budowę.

W tym celu zestawiliśmy dane dotyczące liczby kilometrów dróg krajowych w poszczególnych województwach, w tym dróg wysokich klas, z liczbą wypadków i zabitych osiągniętą na tych właśnie drogach. Dane o wypadkach są dla pozamiejskich odcinków dróg, które stanowią ponad 75% dróg krajowych oraz wysokich klas (3). Zastosowanie takich danych może wypaczyć nieco wynik (brak danych dla sieci miejskiej), ale poza miastami zdarza się mniej wypadków i jest więcej śmiertelnych ofiar, więc wypaczenie to zostanie zrównoważone poprzez sprawdzenie obydwu tych wskaźników.

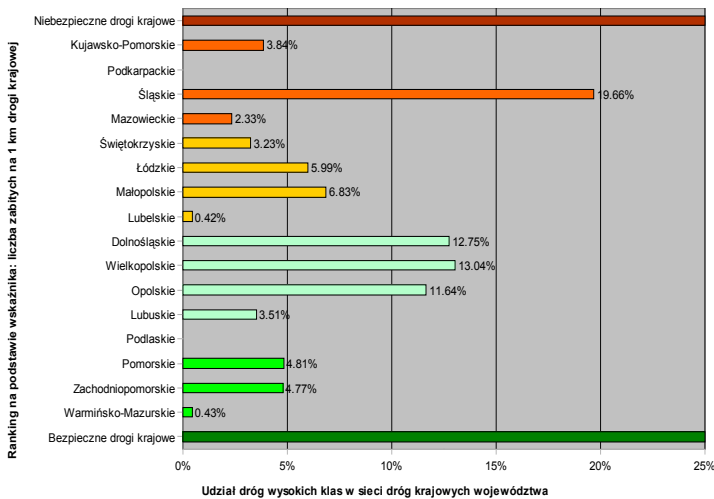
Przy takim zestawieniu, logicznym jest zakładać, że województwa, w których udział dróg wysokich klas jest największy wśród występujących tam dróg krajowych, powinny mieć najmniejszy współczynnik wypadków lub liczby zabitych na kilometr drogi krajowej leżącej na ich terenie. W szczególności województwa, gdzie wybudowano już praktycznie wszystkie zaplanowane drogi wysokich klas, powinny być na pierwszym miejscu pod względem bezpieczeństwa na drogach krajowych. Natomiast województwa, gdzie takich dróg jest najmniej, powinny być pariasami bezpieczeństwa ruchu. Przedstawione na sąsiedniej stronie zestawienia mają charakter zależności odwrotnie proporcjonalnej, czyli im wyżej na wykresie plasuje się dane województwo, tym niższym cechuje się poziomem bezpieczeństwa ruchu i odwrotnie. Długość pasków odpowiada udziałowi dróg wysokich klas w sieci dróg krajowych danego województwa.

Okazuje się, że nie widać żadnej tendencji do poprawy bezpieczeństwa w wyniku budowy dróg wysokich klas.

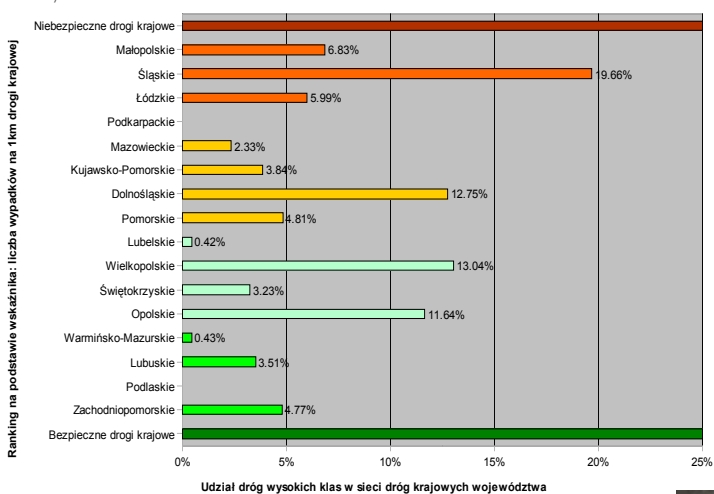
Co prawda, w zestawieniu liczby zabitych na długość sieci dróg krajowych, na drugim miejscu pod względem niebezpieczeństwa znajduje się województwo podkarpackie, gdzie nie ma żadnej drogi wysokiej klasy. Ale województwo podlaskie też takich dróg nie ma, a jest jednym z najbardziej niebezpiecznych, w dodatku ma wynik lepszy niż województwa posiadające ponad 10% dróg wysokich klas spośród swoich dróg krajowych. Na ostatnim miejscu, czyli najbezpieczniejsze na jeden kilometr drogi krajowej jest województwo warmińsko-mazurskie, gdzie sieć dróg wysokich klas nie sięga pół procenta wszystkich dróg krajowych regionu. Spoglądając na województwa z dużą liczbą dróg wysokich klas zobaczymy, że owszem, trzy z wysokim udziałem autostrad w sieci dróg: Dolnośląskie, Opolskie i Wielkopolskie znajdują się w dolnej połowie tabeli, ale już Śląskie, które ma najwięcej, bo prawie 20% dróg krajowych w swojej sieci, jest na świadczącym o niskim bezpieczeństwie ruchu miejscu trzecim.

W przypadku zastawienia dotyczącego wypadków na 1 km drogi krajowej, brak zależności się potwierdza. Na pierwszych, najbardziej niebezpiecznych miejscach ponownie plasują się zarówno województwa z dużą ilością dróg wysokich klas: Małopolskie, Śląskie, łódzkie, jak i bez takich dróg: Podkarpackie. A na ostatnich i te bez autostrad: Podlaskie, Warmińsko-Mazurskie, Lubelskie, i te ze stosunkowo dużą ich ilością: Zachodniopomorskie, Opolskie.

Wykres 1



Wykres 2



W województwie opolskim zresztą możemy już mówić o 100% wykonaniu planu poprawy bezpieczeństwa poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych w postaci autostrady A4 od Wrocławia do Katowic. Obecne plany nie przewidują dalszej ich budowy na terenie tego województwa. Tymczasem w 2007 roku na drogach całego województwa zdarzyło się 1087 wypadków i zginęło 136 osób. W tych liczbach kryje się 32% udział wypadków na regionalnej sieci dróg krajowych i 52% udział zabitych na drogach krajowych w liczbie zabitych ogółem w województwie (4, 5). Obydwa procenty są znacząco wyższe niż średnia krajowa. Autostrada wyraźnie nie pomogła.

Programy w cieniu polityki

Ponieważ politycy skupili się na reklamowaniu przystawionego kota w worku w postaci autostrad, prawdziwa praca nad przywróceniem bezpieczeństwa na drogach toczy się raczej bez ich pomocy. Jest to działanie kontrastujące z przykładami z innych krajów, np. Francji, gdzie programowi rzeczywistej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego aktywnie patronował prezydent Jacques Chirac. Za jego prezydentury zamontowano kilka tysięcy fotoradarów, przy czym liczba wypadków spadła o 30% już po zamontowaniu pierwszego tysiąca (9a). Jego działania kontynuuje Nicolas Sarkozy, skupiając się głównie na sposobie projektowania dróg, w sposób ograniczający możliwości przekraczania przepisów, w tym jazdę z prędkością większą niż 30km/h lub 50 km/h w terenie miejskim (9c). Właśnie takie niepopularne wśród rodzimych polityków działania są skuteczne, tanie i przynoszą wyniki szybciej niż budowa autostrad.

Pierwszy krok

Pierwsze polskie rozwiązanie nie polegające na kosztownej budowie obwodnicy miasta lub drogi wysokiej klasy zastosowano na drodze krajowej nr 21 w Kobylnicy koło Słupska. Przebudowa tej drogi krajowej została zrealizowana już w roku 1995 i przyniosła oczekiwane efekty w zakresie poprawy bezpieczeństwa, mimo wzrostu natężenia ruchu na tej drodze o 10% w stosunku do stanu sprzed remontu – do około 7000 pojazdów na dobę, w tym pojazdów ciężarowych (6). Główne nowe elementy wprowadzone po przebudowie ulicy miały za zadanie ograniczenie prędkości pojazdów podczas przejazdu przez miejscowość. Przede wszystkim zmniejszono przekrój pasów na jezdni z 3,5 metrów do 3,25 metrów i zastosowano esowanie toru jazdy. Na skrzyżowaniach i przy przejściach dla pieszych pojawiły się także wysepki kanalizujące ruch, zamiast obecnie stosowanych powszechnie w pełni przejezdnych obszarów zakazu ruchu zaznaczanych symbolicznie białą farbą. Wysepki wymuszają ostrożniejszą jazdę i utrudniają wyprzedzanie, np. na zakrętach przy przejściach dla pieszych, gdzie oddzielają dwa pasy dla dwóch kierunków ruchu. Zawężenie pasów ruchu samochodowego umożliwiło budowę nieco szerszych chodników połączonych z ciągami rowerowymi. To wpłynęło także na poprawę estetyki i jakości przestrzeni publicznej w całej miejscowości. Całość kosztowała jedynie 20% więcej niż modernizacja bez uspokojenia ruchu (6).

Kilku rozwiązań nie udało się wprowadzić lub zostały wprowadzone niezgodnie z intencją zespołu projektowego. Mimo to wyniki wdrożenia okazały się bardzo dobre. Nastąpiło przede wszystkim obniżenie prędkości pojazdów przejeżdżających przez miejscowość do poziomów zgodnych z prawem. Przed przebudową jeżdżono przez Kobylnicę średnio aż 70km/h, a po przebudowie już tylko



Na takim przejściu pieszy miał marnie szanse na bezpieczne przedostanie się na drugą stronę ulicy. (RM)



Obecnie jego szanse są o wiele większe. Wszystko dzięki asylowi na środku jezdni zwężonej do jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Zaoszczędzoną przestrzeń wykorzystano do fizycznego oddzielenia przeciwnych kierunków ruchu, eliminując niebezpieczne zachowania kierowców. (RM)

48km/h. Ruch podczas przejazdu stał się bardziej jednostajny, płynny, a przez to mniej groźny dla licznie poruszających się po drodze niezmotoryzowanych. Jednostajność ruchu wpłynęła także na ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych z ruchu drogowego w Kobylnicy. Przede wszystkim jednak w pierwszym roku od przebudowy liczba wypadków wyraźnie spadła - nie odnotowano żadnego wypadku z ofiarami śmiertelnymi, podczas gdy wcześniej notowano ich kilka rocznie (6).

Drobnymi krokami

Po 10 latach od wdrożenia rozwiązania zastosowanego w Kobylnicy, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizuje program GAMBIT 2005, w ramach którego budowane są drobne elementy uspokojenia ruchu w miejscach wcześniej niebezpiecznych. W większości zakres robót nie jest aż tak rozbudowany jak w przypadku Kobylnicy i nie dotyczy dróg krajowych, ale przynosi konkretne efekty w postaci redukcji liczby wypadków i osób zabitych. Program pokazuje, jak często nie są konieczne duże środki i inwestycje w drogi dla osiągnięcia dużych efektów. Bardzo wiele projektów wprowadza w modernizowane niebezpieczne miejsca małe lub minironda, ale także wysepki kanalizujące ruch, płytowe progi zwalniające czy zawężenia przekroju jezdni. Czasem uspokojenie ruchu następuje na całych ciągach ulic, w czym celuje wzorujące się na Kobylnicy województwo pomorskie, gdzie zrealizowano np. uspokojenie ruchu na ul. Kartuskiej w Gdańsku i ul. Grunwaldzkiej w Ustce (7). Jest to zresztą województwo jako jedyne posiadające własne wytyczne w zakresie zasad uspokajania ruchu w miastach oraz na przejściach dróg krajowych przez małe miejscowości. W wielu miejscach wystarczy jedynie budowa nieistniejącego wcześniej chodnika, drogi rowerowej czy oświetlenia - których budowę prawdopodobnie wcześniej zaniedbano budując drogę - aby liczba wypadków znacząco spadła.

Być może metoda małych kroków nie jest spektakularna, ale na pewno jest skuteczna. Po realizacji większości projektów w latach 2006 i 2007 ewaluację programu przedstawiono na podstawie danych dotyczących roku 2007, a więc charakteryzującego się wzrostem liczby wypadków ogółem w kraju. Mimo to wykazano, że w wyniku realizacji programu liczba wypadków w przebudowywanych miejscach spadła aż o 70%, przy aż 92% spadku liczby zabitych. Liczba rannych spadła o 74%, a kolizji o 52%. Dzięki programowi uniknięto 689 kolizji i 240 wypadków; 353 osoby nie zostały ranne, a 41 osób nie zginęło. Wszystko to osiągnięto za niecałe 149 milionów złotych (7), czyli kwotę ok. 1000-krotnie mniejszą, niż przewidywane środki na budowę dróg wysokich klas w Polsce w latach 2008-2012.

Coraz śmiaalej

Wyżej wymienione sukcesy z dużym opóźnieniem, ale doprowadziły do coraz śmielszego wprowadzania na drogach w kraju rozwiązań bezpiecznych, zmuszających kierowców do myślenia zamiast bezmyślnego naciskania na hamulec gazu, a w razie potrzeby na klakson i oczekiwania, że autostrady coś zmienią. Przykładem tego typu działania jest program Drogi Zaufania, który zresztą w Prognozie Oddziaływania na Środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 brany jest pod uwagę jako pakiet działań dodatkowych (2). Chciałoby się spytać: czemu nie podstawowych, skoro wyniki pilotażowego wdrożenia pod hasłem „Bezpieczna ósemka” przyniosły 30% spadek liczby zabitych na drodze krajowej nr 8: Budzisko-Kudowa Zdrój? Oznacza to w stosunku do notowanej na tej drodze liczby 150 ofiar rocznie, oszczędzenie życia 50 użytkowników dróg (8).

Pilotażowy program polegał na budowie 24 kilometrów nowych chodników, 93 km ich wygradzeń, 3 kładek dla pieszych, 15 nowych sygnalizacji świetlnych. Przebudowano także 15 skrzyżowań, doświetlono 9 przejść dla pieszych nowymi lampami i wyeliminowano wiele elementów leżących zbyt blisko skrajni drogi. Zamontowano także 92 nowe fotoradary lub same słupy do ich przenośnego lokalizowania. W porównaniu do rozmachu programów drogowych były to założenia niewielkie i opiewające jedynie na 160 mln złotych (8). Przy czym efekty wdrożenia pilotażowego osiągnięto bez realizacji wszystkich elementów programu, m.in. bez nowej kładki dla pieszych w Augustowie, wokół którego miasta miała powstać obwodnica z mostem wiszącym nad Doliną Rospudy warta ponad 500 mln złotych. Na zdjęciach umieszczonych na poprzedniej stronie pokazujemy kilka elementów wdrożonych w tym mieście (9b). Realizacji podobnych rozwiązań domagali się protestujący w Augustowie ekolodzy, ale ich postulaty były w owym czasie wyśmiewane.

Wnioski

W ramach wniosków przedstawiamy tabelę podsumowującą wyniki postulowanych lub zrealizowanych do tej pory programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. Wskaźnik oceny tego typu działań podany w ostatniej rubryce tabeli daje do myślenia. Nie musimy bezmyślnie wydawać setek milionów, aby uratować jedno ludzkie życie. Wystarczy rozsądnie wydać ich kilka. ●

Nazwa programu	Koszty (w mln zł)	Zmniejszenie liczby zabitych	Koszty/ jedno uratowane życie
Gambit 2005 (7)	149	41	3,63 mln zł
Bezpieczna 8 (8)	160	50	3,20 mln zł
Program Budowy Dróg Krajowych (1)	121 000	421	284,71 mln zł

W celu przygotowania artykułu wykorzystano:

1. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012
2. Prognozę Oddziaływania na Środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 - dokument przedstawiony w II turze konsultacji społecznych
3. Opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Transport - wyniki działalności” dla lat 2006, 2007, www.stat.gov.pl
4. Opracowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: pt. „Podstawowe statystyki wypadków drogowych na zamiejsciej sieci dróg krajowych” dla lat 2006, 2007 wraz z załącznikami, www.gddkia.gov.pl
5. Opracowania Komendy Głównej Policji pt. „Wypadki drogowe w Polsce” dla lat 2006, 2007, www.policja.pl
6. Artykuł dra Andrzeja Zalewskiego pt. „Doświadczenia z projektowania i wdrażania stref ruchu uspokojonego i układów dróg rowerowych w warunkach polskich” zaprezentowany podczas seminarium GAMBIT '98. Politechnika Łódzka, AZ - Plan, Warszawa
7. Materiał Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach - przegląd zadań za okres od maja 2006 r. do czerwca 2007 r.”, www.krbrd.gov.pl
8. Materiały dotyczące programu Drogi Zaufania ze strony internetowej: www.drogizaufania.kei.pl
9. Artykuły ze strony internetowej stowarzyszenia Zielone Mazowsze, www.zm.org.pl:
 - a. Maciej Sulmicki, „Konferencja o polskim transporcie”, 19.12.2007
 - b. Rafał Muszczyński, „Droga nr 8 przez Augustów bezpieczniejsza”, 27.03.2008
 - c. Hubert Pollak, „Z Komisją Europejską o bezpieczeństwie ruchu”, 1.10.2008

Hubert Pollak

Strefy spotkań

Strefy wspólne (zwane też strefami spotkań) to krok dalej względem stref ruchu uspokojonego w kierunku miasta przyjaznego ludziom. Strefy wspólne - jak mówi Michele Merli, dyrektor francuskiego biura bezpieczeństwa drogowego - są głównym celem "Strategii Zero", która przewiduje redukcję liczby wypadków drogowych do zera. Tworzenie stref wspólnych dla pieszych, rowerzystów i tramwajów jest równocześnie jednym z głównym czynników rewitalizujących obszary miejskie.

Obok dobrze już znanych w Europie stref ruchu uspokojonego do 30 km/h (których elementem są np. wyniesione przejścia dla pieszych), na konferencji European Safety Day organizowanej przez Komisję Europejską zaprezentowano strefy spotkań, w których obowiązuje maksymalna dopuszczalna prędkość 20 km/h.

Strefy spotkań to "niesegregowane" strefy miejskie, w których mogą się swobodnie poruszać piesi, kierowcy, rowerzyści i pojazdy transportu publicznego. Strefy wspólne są nową koncepcją miejską, której podstawowa zasada brzmi: mniej reguł, więcej bezpieczeństwa. Jest ona realizowana poprzez brak rozdzielania jezdni od chodnika (100% pasa drogowego jest z tej samej nawierzchni - brak wizualnego oddzielenia!) oraz umożliwienie pieszym poruszanie się dowolną trasą, w tym między samochodami (brak jakiegokolwiek segregacji). W strefach tych niedopuszczalne jest stosowanie jakichkolwiek pionowych oraz poziomych znaków drogowych, poza oznaczeniem strefy oraz poziomym znakiem ograniczenia szybkości do 20 km/h. W założeniach przyjęto jedynie stosowanie zieleni oraz małej architektury ulicznej (np. ławki, słupki) w celu uniemożliwienia parkowania samochodów w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

Zgodnie z założeniami polityki francuskiej, strefy wspólne są kluczowym punktem w „Strategii Zero”, która zakłada, że nie będzie już ofiar wypadków drogowych. Strefy ruchu uspokojonego oraz strefy wspólne mają zostać zastosowane na prawie wszystkich zamieszkałych ulicach i zostać zapisane w prawie francuskim na poziomie krajowym.

Francuska delegacja przedstawiła podczas konferencji pierwsze strefy tego typu, które powstały w latach 90-tych we Francji. Ich wprowadzenie umożliwiło ograniczenie liczby wypadków do zera. Ten fakt potwierdzili również przedstawiciele miast Göteborg i Bohmte (w mieście Bohmte taka strefa została zastosowana na ulicy, którą przemierza się 12 tysięcy samochodów dziennie).

Warto również podkreślić, że projektowanie stref wspólnych i uspokojonego ruchu poprawia estetykę ulic oraz, o czym się zazwyczaj zapomina w Polsce, często upłylnia ruch. ●

STREFA WSPÓLNA NA PRZYKŁADZIE MIASTA CHUR (SZWAJCARIA)



Na jezdni w centrum widoczne są jeszcze ślady po zlikwidowanych przejściach dla pieszych. Zlikwidowano je, aby piesi mogli chodzić wszędzie. Jednocześnie wprowadzono ograniczenie prędkości dla pojazdów do 20 km/h. (HP)



Dotąd do przekraczania ronda przez środek zachęca pieszych innowacyjne zielone oznakowanie. (HP)



Hubert Pollak

Bezpieczna droga do szkoły

Jeżeli samochód uderzy dziecko z prędkością 30 km/godz., ryzyko śmierci wynosi 5 proc. Natomiast samochód uderzający dziecko z szybkością 50 km/godz. zabije je w co drugim przypadku. Pokonując 3 km (typowy miejski dystans) z prędkością 50 km/godz. zaoszczędzimy nieco ponad 2 minuty, podczas gdy zredukowanie prędkości może zaoszczędzić czyjeś życie. "Zabijamy dzieci dla kilku minut" - ostrzega Dyrektor Wydziału Ochrony Zdrowia Publicznego Wielkiej Brytanii dr Stephen Watkins.

Badania przeprowadzone przez Transport Research Laboratory wykazały, że ograniczenie prędkości do 30 km/godz. powoduje zmniejszenie liczby wypadków o dwie trzecie.

Zatem wprowadzenie stref ruchu uspokojonego w okolicach szkół powinno być traktowane przez samorządy jako jedno z najpilniejszych zadań. Oprócz tego, że postawimy znaki i namalujemy na jezdni ograniczenie do 30 km/h, musimy przy tym tak zaplanować organizację ruchu, aby kierowcy faktycznie nie jeździli z prędkościami powyżej 30 km/h.

Najprostszym wyjściem są fizyczne środki uspokojenia ruchu. Przykładowo, w Szwajcarskim Scuol, przed szkołą umieszcza się klomb kwiatowy (zdjęcie poniżej) pośrodku drogi, aby kierowca musiał zwolnić w krytycznym punkcie (nota bene, w całym mieście obowiązuje ruch uspokojony do 30 km/h). Przed szkołą istnieje strefa wspólna, w obrębie której nie ma wyraźnego podziału na część przeznaczoną dla pieszych, a część dla samochodów - brak krawężników, wszyscy znajdują się na jednej płaszczyźnie.

A jak wygląda sytuacja w Polsce? Drugie zdjęcie przedstawia teren wokół jednej ze szkół na warszawskiej Pradze. W celu uniemożliwienia dzieciom wejścia na jezdnię, zamontowano bariereki. Takie rozwiązanie powoduje, że większość kierowców nie zachowuje szczególnej ostrożności w tym miejscu, mając do dyspozycji szeroką drogę (brak fizycznych ograniczeń prędkości np. miejscowego zwężenia jezdni - por. str 11, rozw. nr 4) i mniej lub bardziej świądome przekonanie, że nie muszą się zastanawiać nad tym, czy ktoś nie znajdzie się na drodze.

Kierowca nie musi uważać na dzieci, gdyż są one za płotem. Tymczasem w miejscu, gdzie kończy się płot, a zaczyna przejście dla pieszych, kierowca, który nie zwolnił, spotyka

te same dzieci, które dotychczas były odgrudzone od jezdni. Istnieje więc realna szansa, że dziecko, które się zagapi i przejdzie na czerwonym świetle zginie. Musimy pamiętać o tym, że nawet jeżeli mały pieszy będzie przechodzić na zielonym świetle też może zginąć, gdyż kierowcy zapali się zielona strzałka do skrzyżowania... (Badania wykazały, że warszawscy kierowcy praktycznie nigdy nie stosują się do obowiązku zatrzymania się przed sygnałem warunkowego skrzyżowania - robi to od 0,6 do 1,7% kierujących.)

Niestety proste i skuteczne rozwiązania, takie jak wyniesione przejścia dla pieszych są nadal u nas wyjątkiem, a nie regułą. Uspokojenie ruchu traktuje się jako zło (niestety niekonieczne), zamiast stosować je jako rozwiązanie domyślne na wszystkich ulicach miejskich z wyjątkiem przelotowych. W ten sposób powstałyby strefy „tempo 30”, umożliwiające bezpieczną drogę nie tylko do szkoły, ale i do sklepu czy na plac zabaw.

Warto zwrócić uwagę, że rozwiązania te są doceniane przez ich użytkowników, jak też ekspertów: wyniesione przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów zdobyły pierwsze miejsce w plebiscycie na najlepsze rozwiązania komunikacyjne w kategorii "ruch pieszy" oraz główne wyróżnienie kapituły. Tymczasem przykładów ich wdrożenia można w stolicy szukać ze świecą w rękę.

Podczas konferencji European Safety Day w Paryżu 13 października br., portugalskie miasto Evora przedstawiło swój program ograniczenia liczby wypadków drogowych w okolicach szkół. Jednym z kluczowych elementów tego programu było wyeliminowanie możliwości parkowania samochodów w okolicach szkół. Zaparkowany samochód ogranicza widoczność, a same miejsca parkingowe powodują zwiększony ruch.

Dużym problemem okazuje się fakt, że ruch samochodowy wokół szkoły tworzą rodzice przywożący dzieci. Zwiększenie ruchu występuje w momentach, kiedy dzieci zaczynają i kończą zajęcia. Przekonano zatem rodziców do parkowania samochodów w większej odległości od szkół oraz zaproponowano tym, którzy przywożą dzieci samochodami, aby się umawiali, iż jeden z rodziców przywozi kilkoro dzieci na raz.



Scuol, Szwajcaria. (HP)



Warszawa, Polska. (HP)

Tadeusz Kopta

TEMPO 30 w miastach podstawą bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów

1. Prędkość zabija i powoduje kalectwo

Od czasu wynalezienia samochodu, ponad 100 lat temu, w wyniku wypadków drogowych zginęło prawie 30 milionów ludzi. Światowa Organizacja Zdrowia przewiduje, że do roku 2020 wypadki drogowe staną się najczęstszą przyczyną przedwczesnej śmierci. Statystyki pokazują, że w ciągu 10-20 lat liczba ludzi rocznie tracących życie w wypadkach drogowych może osiągnąć poziom od miliona do 1,3 miliona osób. W Afryce w 1998 roku więcej dzieci zmarło w wyniku wypadków drogowych niż z powodu wirusa HIV/AIDS. Wypadki drogowe w Afryce zabiły więcej młodych ludzi (w wieku od 15 do 44 lat) niż malaria. Trzeba przy tym zauważyć, że w wielu krajach Azji, Afryki i Europy Środkowej **od 40 do 50 % osób, które straciły życie w wypadkach drogowych, to piesi.**

Wojna wietnamska pochłonęła w ciągu 15 lat 58 000 ofiar. Tyle samo traci Europa w ciągu zaledwie 15 miesięcy w wypadkach samochodowych. W samej Francji na drogach ginie ok. 1000 pieszych, w tym 300 dzieci. W Danii w samych miastach 1000 pieszych i 1900 rowerzystów rocznie umiera bądź jest uszkodzonymi w wypadkach z udziałem samochodów. 46 000 dzieci rocznie jest różnego typu ofiarami wypadków samochodowych w Niemczech. Z tej liczby aż 300 umiera.

W ciągu ostatnich 17 lat w Polsce zdarzyło się prawie milion wypadków drogowych, w których zginęło ponad 110 000 osób, a ponad milion zostało rannych. Oznacza to, że codziennie w wypadkach ginie średnio 15 osób, a 160 zostaje rannych. **Aż 45% zabitych w Polsce stanowią niezmotoryzowani uczestnicy ruchu**, a spośród rannych ich udział sięga 33%. Najwięcej wypadków powstaje w obszarach zabudowanych naszych miast i wsi – ponad 70%. W przypadku wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu, dysproporcja jest jeszcze większa: aż 88% potrąceń ma miejsce na obszarach zabudowanych, a 30% zdarza się na przejściach dla pieszych.

W Belgii **45% pieszych potrąconych przez samochody jadące z prędkością 50 km/h umiera, ale spośród pieszych potrąconych przez samochody jadące z prędkością 30 km/h umiera zaledwie 5%.** W Munster po wprowadzeniu TEMPA 30 liczba wypadków z poważnym uszkodzeniem ciała spadła aż o 72%.

Tabela 1 prezentuje zależność pomiędzy prędkością samochodu a ryzykiem dla pieszego (rowerzysty) pojawiającego się nagle, w tym przypadku 15 m przed jadącym samochodem.

Kierowca samochodu jadącego z prędkością 50 km/h nie jest w stanie zatrzymać się na takim dystansie, więc musi dojść do kolizji z pieszym lub rowerzystą. W wyniku czego obrażenia stają się udziałem niezmotoryzowanych. Szacuje się, że w 80% takich przypadków dochodzi do śmierci niezmotoryzowanego uczestnika ruchu. Siła uderzenia samochodu w niezmotoryzowanego jest tak duża jak w przypadku wypadnięcia człowieka z okna budynku zlokalizowanego na wysokości 10 m, czyli czwartego piętra. W przypadku prędkości 30 km/h kierowca jest w stanie zatrzymać samochód przed pieszym (rowerzystą) i wówczas nie dochodzi do zagrożenia życia.

Tabela 1. Prędkość samochodu a ryzyko dla pieszego lub rowerzysty pojawiającego się 15 m przed samochodem

Prędkość (w km/h)	Droga hamowania (w m)	Ryzyko śmierci (w %)	Siła uderzenia (w m)
30	13,5	-	-
40	20	10	3,6
50	28	80	10,0

Zatem różnica ograniczenia prędkości z 50 do 30 km/h stanowi dla pieszego (rowerzysty) różnicę między życiem a śmiercią lub trwałym kalectwem.

Natomiast dla kierowcy w mieście ograniczenie prędkości z 50 do 30 km/h oznacza nieznaczne tylko wydłużenie czasu podróży. Warto zatem podjąć działania chroniące zdrowie i życie. Mogą one znacząco poprawić bezpieczeństwo w miastach, a przy okazji przyczynić się do wzrostu zainteresowania rowerem. **Z ww. racji władze polskich miast (obszarów zabudowanych) powinny ograniczać prędkość poruszania się samochodem na ich terenie.**

TEMPO 30 – strefa ruchu uspokojonego, wewnątrz której obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Strefa obejmuje znacznie większy obszar niż jedną ulicę: z założenia ulice o wyższej dopuszczalnej prędkości powinny być wyjątkiem, a te o ruchu uspokojonym normą. Zasadą wynikającą z praktyki jest obejmowanie strefą TEMPO 30 od dwóch trzecich do trzech czwartych sieci drogowej miasta.



Wyniesione przejścia dla pieszych...



...i małe ronda są ważnymi elementami uspokojenia ruchu do wygodnego dla pieszych, kierowców i rowerzystów TEMPA 30. (TK)

2. TEMPO 30 ma wymiar ekonomiczny

Ograniczenie prędkości jest inwestowaniem w poprawę zdrowia publicznego. Umożliwia ono osiągnięcie znacznych oszczędności w kosztach opieki zdrowotnej oraz tych wynikających z absencji spowodowanej utratą zdrowia. Eksperti szwajcarscy ocenili, że coroczne oszczędności z tytułu zmniejszenia liczby poszkodowanych dzięki wprowadzeniu TEMPA 30 wynoszą od 180 do 200 milionów franków szwajcarskich. Straty materialne, jakie ponosi Polska z tytułu wypadków drogowych, mierzone wielkością niewytworzonego dochodu narodowego, przewyższają wielkość wydatków budżetu naszego państwa na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną. Rocznie straty Polski z tytułu wypadków drogowych wynoszą ok. 2 % produktu krajowego brutto (PKB)! Koszt społeczny jednej zabitej osoby to prawie 1 mln złotych.

3. TEMPO 30 w miastach austriackich i niemieckich jako wzorzec dla polskich miast

W 1992 roku rozpoczęto dwuletnie badania wprowadzonego w Grazu (Austria) TEMPA 30. Miasto podzieliło sieć uliczną na dwie kategorie: na głównych ulicach dopuszczono maksymalną prędkość 50 km/h, a na pozostałych ulicach przyjęto 30 km/h. Oznacza to w przypadku Grazu, że 23% sieci ulicznej stanowią ulice z TEMPEM 50 przejmujące 75% ruchu, a pozostałe 77% ulic zostało objęte strefą 30 km/h.

W wyniku badań stwierdzono wiele pozytywnych efektów uzasadniających pozostawienie TEMPA 30 na stałe. Zdecydowanie poprawiło się bezpieczeństwo ruchu dzięki niewielkiemu zróżnicowaniu prędkości przy równoczesnej poprawie warunków ruchu wszystkich użytkowników ulic. Liczba wypadków w skali całego miasta zmniejszyła się o 18%, a w strefach TEMPO 30 jeszcze bardziej. Zdecydowanie poprawił się klimat akustyczny, jako że przy 30 km/h poziom hałasu znacząco spada względem wyższych prędkości.

W strefach TEMPO 30 nastąpił też zdecydowany spadek skażenia powietrza tlenkami azotu. Warto przy tym zauważyć, jak społeczeństwo - początkowo niechętnie inicjatywie - po dwóch latach praktyki zmieniło zdanie. Przed wprowadzeniem TEMPA 30, tylko 44% ludności popierało inicjatywę, natomiast po dwóch latach poparcie wzrosło do aż 77%. Oznacza to blisko dwukrotny wzrost poparcia.

Do 1994 roku wyznaczono w Stuttgarcie 239 stref z TEMPEM 30, pokrywając nimi niemal wszystkie obszary mieszkaniowe lub o przeważającej funkcji mieszkaniowej. Z istniejących w tym mieście około 1400 km ulic, aż 65% ich długości zostało włączonych do strefy 30 km/h.

Z kolei w Berlinie 3700 km ulic czyli 71% spośród wszystkich 5242 km zostało włączonych do strefy 30 km/h.

W Niemczech przeprowadzono wiele badań, których rezultaty wskazują na jedno: rekomendują wprowadzanie wielkoobszarowych ograniczeń prędkości do 30 km/h. Istnieje konieczność generalnego ograniczenia prędkości w miastach do 30 km/h z wyjątkiem głównych ulic, gdzie prędkość nie powinna przekraczać 40 - 50 km/h.

TEMPO 30 nie wyeliminuje wszystkich wypadków, ale jest w stanie znacząco ograniczyć ich skalę. Warto aby działania na rzecz szeroko zakrojonego wprowadzenia TEMPA 30 w Polsce wzięli sobie do serca przedstawiciele samorządów, którzy panicznie boją się podejmować działania restrykcyjne wobec samochodu. ●



Wjazd na teren strefy TEMPO 30 w Paryżu. (MS)

dokończenie ze str. 1

Najlepsze rozwiązania w transporcie zbiorowym, rowerowym i pieszym

W ramach współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej projektu „Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych”, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zorganizowało konkurs na najlepsze rozwiązania komunikacyjne dla pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji publicznej w aglomeracji warszawskiej. Spośród ponad sześćdziesięciu zgłoszeń kapituła ekspertów wybrała piętnaście najlepszych, po pięć w każdej kategorii. Następnie w otwartym plebiscy-

cie sami podróżujący wskazali te, które podobają im się najbardziej. Poniżej przedstawiamy krótkie opisy wszystkich wybranych Dobrych Praktyk oparte na uzasadnieniach ich wyboru przez kapitułę. Zgłoszenia uszeregowane są według kategorii i ilości zdobytych głosów. Wyjątkiem jest przedstawiony na stronie tytułowej pas autobusowy z odrębną sygnalizacją, czyli zdobywca drugiego miejsca w kategorii „transport zbiorowy”.

TRANSPORT ZBIOROWY

1. WSPÓLNY BILET ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO I KOLEI MAZOWIECKICH

Wspólny bilet umożliwi wykorzystanie w pełni z potencjału transportu zbiorowego aglomeracji warszawskiej bez ponoszenia dodatkowych kosztów przez podróżujących. Jako że kolej jest najwydajniejszym środkiem transportu w mieście - łącząc w sobie dużą zdolność przewozową z odpornością na korki i utrudnienia na drogach - rozwiązania zachęcające i ułatwiające korzystanie z kolei należy uznać za godne pochwały. Wspólny bilet poprawia konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego.

Następnym krokiem w tym kierunku powinny być systemowe rozwiązania rozszerzające tę inicjatywę na całą aglomerację.

Warto odnotować, że w chwili zamykania niniejszego numeru „Zielonego Światła”, prasa donosiła, iż zasięg wspólnego biletu ZTM-KM zostanie jeszcze w listopadzie rozszerzony do Pruszkowa i Sulejówka Miłosnej. Oznacza to pierwszy od trzech lat przełom w rozmowach miasta z koleją i daje nadzieję, że wkrótce powstanie w stolicy bilet aglomeracyjny z prawdziwego zdarzenia.

3. WYDZIELONY PAS TRAMWAJOWY

Rozwiązanie to pokazuje jak, niewielkim kosztem i w krótkim czasie, można znacząco poprawić funkcjonowanie transportu zbiorowego i zmotywować podróżnych do zmiany zachowań komunikacyjnych. Wydzielenie torowiska tramwajowego poprawiło warunki podróżowania wszystkich użytkowników i doprowadziło do znacznego zwiększe-

nia liczby osób pokonujących ten odcinek tramwajami. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego i powinny być stosowane wszędzie tam, gdzie funkcjonowanie torowisk tramwajowych wbudowanych w jezdnię jest związane ze stratami czasu pasażerów.

4. PRZEWÓZ ROWERU W KOLEJACH MAZOWIECKICH

Bezpłatny przewóz roweru w pociągach Kolei Mazowieckich jest praktyką wartościową w dwójnasób. Po pierwsze, zachęca ona do codziennych podróży łączonych typu rower+kolej, czyli od drzwi do drzwi bez wykorzystania samochodu. Po drugie, bezpłatny przewóz roweru zachęca mieszkańców miasta do odbywania podróży rekreacyjnych poza miasto - wypadów na weekend, czy nawet jednodniowych wycieczek - z wykorzystaniem pociągów zamiast wozienia roweru samochodem. Pozwala to zmniejszyć tłok na trasach wylotowych z miasta i przyzwyczaić użytkowników do korzystania z transportu zbiorowego w innych celach niż

dojazdy do pracy. Największym efektem takiego działania jest ograniczenie zagrożeń motoryzacyjnych w postaci zanieczyszczeń środowiska, emisji hałasu i wibracji oraz wypadkowości. Pośrednio skutkuje to także poprawą zdrowotności społeczeństwa i ograniczeniem zużycia energii, a tym samym mniejszą emisją dwutlenku węgla.

Biorąc pod uwagę załoczenie pociągów w godzinach szczytu, wydaje się że inicjatywa ta powinna być uzupełniona rozwojem systemu typu Bike&Ride, czyli budową strzeżonych parkingów dla rowerów przy stacjach kolejowych.

5. LOKALNA LINIA AUTOBUSOWA

Tworzenie lokalnych linii autobusowych jest cenne zarówno ze względu na fakt, iż przyzwyczajają do podróży bez użycia samochodu w innych relacjach niż dojazdy do pracy, jak też dlatego, że zachęcają do korzystania z lokalnych sklepów i punktów usługowych. Dzięki temu podróże o określonym celu mogą trwać krócej bez zwiększania prędkości pojazdów (poprzez skorzystanie ze sklepu 1,5km od domu zamiast 15km). Miasto rozwija się przy tym bardziej równomiernie, zmniejszając załoczenie na głównych ciągach komunikacyjnych (w większości koncentrycznych). Bardzo istotne jest w takim wypadku zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania, tak

by czas podróży do pobliskiego sklepu nie był większy niż czas oczekiwania na przystanku. Jako że wyprawy na zakupy, do kościołów, parków i innych miejsc położonych w pobliżu miejsca zamieszkania odbywają się w dużej mierze w weekendy, wskazane jest zapewnienie również częstych kursów w dni wolne od pracy. Rozwiązanie przedstawione w zgłoszeniu nie jest jeszcze rozwiązaniem idealnym (wskazane byłoby zwiększenie częstotliwości względem obecnej 12-minutowej), jednak zastępuje na pochwałę jako krok w dobrym kierunku. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego.

RUCH ROWEROWY

1. PRZEWÓZ ROWERU W POJAZDACH ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Odwrotnie niż w przypadku przewozu rowerów w Kolejach Mazowieckich, zgłaszane rozwiązanie ma znaczenie przede wszystkim w podróży po mieście. Poza relacjami rower+transport zbiorowy, zachęca ono do samodzielnych podróży rowerowych. Stwarza bowiem możliwość kontynuowania podróży

w przypadku poważniejszej awarii roweru. Fakt, że można z rowerem wsiąść do autobusu, tramwaju czy metra zdecydowanie zwiększa komfort psychiczny podróżującego i zmniejsza niekiedy słabości roweru względem samochodu, jak np. brak ochrony przed złymi warunkami atmosferycznymi.

2. KONTRAPAS ROWEROWY

Kontrapas rowerowe są tanim rozwiązaniem, znacząco ułatwiającym podróże rowerzystom. Tym samym zachęcają do korzystania z roweru, przy okazji zwiększając bezpieczeństwo podróży samochodowych poprzez zmuszanie kierowców do większej ostrożności na ulicach jednokierunkowych. W przypadku ulic pozbawionych takiego spadku jak ta, na której funkcjonuje przedstawiony na zdjęciu kontrapas, można też stosować dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na zasadach ogólnych, bez wytyczania odrębnego pasa ruchu. Mamy nadzieję, że takie rozwiązania wzorem miast zachodnioeuropejskich będą wkrótce na porządku dziennym.



4. BEZPIECZNE STOJAKI ROWEROWE

Aby zachęcać do podróży danym środkiem transportu, należy zadbać o wygodę podróżnego na każdym jej etapie. W przypadku podróży rowerowych częstym problemem jest brak miejsca do wygodnego i bezpiecznego przywiązania roweru. Zgłoszone rozwiązanie (rozmieszczanie stojaków przez Dzielnicę Śródmieście m. st. Warszawy) zasługuje na pochwałę nie tylko ze względu na konstrukcję stojaków, lecz również systemowe podejście polegające na zaopatrywaniu w stojaki od razu całego obszaru, a nie pojedynczych punktów.



3. WŁĄCZENIE ŚCIEŻKI W JEZDNIĘ

Częstym problemem w Warszawie są ślepe zakończenia ścieżek rowerowych. Niniejsze rozwiązanie pokazuje, że brak miejsca na dalszy ciąg ścieżki czy też brak planów jej kontynuacji nie musi oznaczać konieczności zsiadania z roweru i zastanawiania się, co robić dalej. Zamiast tego umożliwiono płynne włączenie się do ruchu w sposób przewidywalny i widoczny dla innych uczestników ruchu.



5. KŁADKA Z POCHYLNIAМИ

Bezkolizyjne skrzyżowania dróg rowerowych i samochodowych często znacząco utrudniają podróże rowerowe poprzez zmuszenie do wnoszenia roweru po schodach lub upychania go w windzie. Zgłaszane rozwiązanie pokazuje, że można pogodzić interesy niepełnosprawnych i rowerzystów w sposób wygodny dla obu stron i wpisujący się wizualnie w otoczenie.



RUCH PIESZY

1. WYNIESIONE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH I PRZEJAZD ROWEROWY

Rozwiązanie to zdobyło główne wyróżnienie kapituły oraz pierwsze miejsce w plebiscycie. Zasługuje ono na wyróżnienie ze względu na łatwość wykonania. Niewielkim kosztem można nie tylko uspokoić ruch samochodowy i zmniejszyć ryzyko wypadków w najbardziej krytycznych miejscach (przecięcia tras pieszych, rowerowych i samochodowych) dzięki ostrożniejszej jeździe kierowców, lecz również uczynić podróże pieszych i rowerzystów szybszymi i wygodniejszymi. Póki co takie rozwiązanie jest w Warszawie wyjątkiem, należy jednak mieć nadzieję, że na coraz większej liczbie ulic lokalnych poza tradycyjnymi programami spowalniającymi będą się pojawiać również inne środki uspokojenia ruchu ułatwiające podróżowanie słabszym uczestnikom ruchu, tworząc dla nich spójne i czytelne ciągi komunikacyjne.



2. ULICA O DOMINUJĄCEJ FUNKCJI PIESZEJ



Aby zachęty do podróży niesamochodowych były skuteczne, podróże te powinny być w miarę możliwości nie tylko szybkie i bezpieczne, ale i przyjemne. Z pewnością do chodzenia piechotą zachęca nie tylko szeroki chodnik, lecz również jego estetyczne wykonanie, duża ilość miejsc, na których można przysiąść oraz zadbana zieleń miejska. Entuzjazm jaki zakończył remont Krakowskiego Przedmieścia wzbudziło wśród prasy i Warszawiaków, dowodzi że zwężanie ulic również może czynić podróże przyjemniejszymi.

3. STREFA PIESZA (ULICE BEZ RUCHU SAMOCHODOWEGO)

Niezależnie od zastosowanych metod jego uspokojenia, ruch samochodowy zawsze będzie uciążliwy dla pieszych. Dlatego też potrzebne są wyodrębnione strefy wolne od samochodów, zarówno w centrum miasta jak i w lokalnych centrach dzielnicowych. Zachęcają one do podróży pieszych i rowerowych oraz przypominają o innych funkcjach przestrzeni miejskiej niż komunikacyjna (socjalnej, wypoczynkowej,

estetycznej). Oczywiście nie wystarczy jedynie zamknięcie przestrzeni dla ruchu samochodowego - potrzebne jest też zapewnienie odpowiedniego poziomu estetycznego, dostępności sklepów i usług oraz miejsc, gdzie można po prostu posiedzieć. W ten sposób nie tylko zachęca się do podróży bez samochodów lecz również zmniejsza zapotrzebowanie na wyjazdy z miasta w celu odpoczęcia od zgiełku.

4. ZWĘŻENIE JEZDNI NA PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH

Maksymalne poszerzenie chodnika na przejściu umożliwia znaczne zmniejszenie ryzyka wypadku poprzez nie tylko uspokojenie ruchu i poprawę widoczności, lecz również poprzez zmniejszenie obszaru, na którym może nastąpić kolizja.



5. WYNIESIONE TARCZE SKRZYŻOWAŃ

Wyniesione tarcze skrzyżowań są jednym z podstawowych elementów uspokojenia ruchu na ulicach lokalnych, gdzie pozwalają nie tylko zwiększyć bezpieczeństwo, lecz również zaoszczędzić przestrzeń. Na ulicy z wyniesionymi tarczami skrzyżowań można zrezygnować z wydzielonej ścieżki rowerowej, jako że prędkość rowerzystów i samochodów nie będzie się znacząco różniła. Ponadto piesi mogą przekraczać skrzyżowanie w jednym poziomie (bez schodzenia na jezdnię i wchodzenia z powrotem na chodnik), a kierowcy są zmuszeni do ostrożniejszej jazdy w miejscach potencjalnych kolizji. Takie rozwiązania powinny być stosowane znacznie częściej niż obecnie ma to miejsce.

WYRÓŻNIENIA

Główne wyróżnienie otrzymało zgłoszenie „wyniesionego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów”, które zdobyło również pierwsze miejsce w plebiscycie w kategorii „ruch pieszy”. Poniżej przedstawiamy zgłoszenia, które otrzymały wyróżnienia, lecz z przyczyn wyjaśnionych w uzasadnieniach nie zakwalifikowały się do drugiego etapu konkursu.

1. ASFALTOWA ŚCIEŻKA ROWEROWA

Fakt, że asfalt został doceniony jako wygodniejsza, tańsza i bezpieczniejsza nawierzchnia od kostki betonowej w Zarządzeniu Prezydenta Warszawy nakazującym jego stosowanie powoduje, że nie ma większej potrzeby do dalszego promowania tego rozwiązania. Należy jedynie podkreślić konieczność egzekwowania prawa i pilnowania, by ścieżki rowerowe faktycznie powstawały w technologii nawierzchni asfaltowej.

2. NIEOFICJALNY PARKING TYPU BIKE&RIDE

Na wyróżnienie zasługuje zgłoszenie bardzo wartościowej praktyki, czyli uprzejmości pracownika pętli autobusowej, która umożliwia przypinanie rowerów pasażerom dojeżdżającym do pętli. Dzięki temu powstał nieoficjalny parking Bike&Ride, zachęcający do podróży autobusami i umożliwiający znacznie szybsze i wygodniejsze podróże od drzwi do drzwi. Wyróżnienie zamiast zakwalifikowania do drugiej tury wynika z tej prostej przyczyny, iż jest to rozwiązanie nieoficjalne, które na większą skalę powinno być zastępowane oficjalnymi parkingami Bike&Ride.

Pełne opisy oraz obfitą dokumentację fotograficzną można znaleźć pod adresem: http://www.zm.org.pl/?t=dobre_praktyki

Tomasz Roliński

Modernizacja linii tramwajowej w Budapeszcie, czyli co słyhać u naszych bratanków?

W ostatnim czasie komunikacja tramwajowa w stolicy Węgier uległa znaczącej przemianie. Wprowadzono szereg linii, ale jednocześnie gruntownie zmodernizowano ważną, centralną trasę, zwaną Grand Boulevard. Obiega ona całe centrum, dwukrotnie przekraczając Dunaj. Modernizacja polegała na ułożeniu nowych torów, przebudowie przystanków i zakupie 40 niskopodłogowych tramwajów, czego dokonano w okresie od marca 2006 do maja 2007 roku. Zmiany były dość radykalne, o czym poniżej.

Tory i infrastruktura – priorytet szybkiego tramwaju

Budapeszt posiada dość rozległą sieć tramwajów miejskich oraz trzy linie metra, w tym jedną wybudowaną ponad 100 lat temu jako drugą na świecie. Komunikację uzupełniają pociągi docierające z okolic podmiejskich oraz autobusy, głównie Ikarusy.

Starsze linie tramwajowe wykorzystują częściowo modernizowane tory o konstrukcji i stanie technicznym podobnym do torowisk, które w polskich miastach zaliczylibyśmy do tych lepszych. Na trasie Grand Boulevard są dwie linie, 4 i 6, które jeżdżą po nowoczesnych szlakach, zbudowanych w technologii tzw. toru węgierskiego [1], czyli betonowych prefabrykatów z szynami umieszczonymi w rynienkach wypełnionych gumą. Rozwiązanie to uważane jest za optymalne pod wieloma względami, na przykład charakteryzuje się dobrymi własnościami trakcyjnymi oraz tłumieniem drgań i małą emisją hałasu. W wielu miastach posiadanie choćby części torowisk wykonanych jako tor węgierski jest obiektem pożądania i stanowi powód do dumy. Rozwiązanie to jest szczególnie korzystne dla obszarów śródmiejskich, z uwagi na własności wibroakustyczne oraz łatwość utrzymania czystości, a także możliwość jazdy po nim innymi pojazdami.

Torowiska na zmodernizowanej trasie Grand Boulevard są w bardzo dobrym stanie, zaś ewentualne usterki usuwa się na bieżąco.

Należy przy tym zauważyć, że poza wspólnymi skrzyżowaniami, torowiska przeznaczone są wyłącznie dla tramwajów. Wzdłuż całej ulicy tory oddzielone są od jezdni rzędem mechanicznych separatorów, wykonanych jako linie betonowych półkul trwale związanych z podłożem. Nie ma mowy, aby jeździły po nich samochody, dzięki czemu tramwaj zyskuje pełne uprzywilejowanie w ruchu, poparte programem sygnalizatorów oraz faktem, że w większości przypadków w Budapeszcie nie można skręcać w lewo, zwłaszcza przez tory. Zasada ta obowiązuje od ponad 25 lat. Nie ma przy tym dyskusji na temat udostępniania torowisk dla innych pojazdów lub o trudnościach z usuwaniem śniegu. Po prostu ma obowiązywać priorytet komunikacji publicznej, zaś rozwinięta technika pozwala na poradzenie sobie z oczyszczaniem ulicy mimo stosowania mechanicznych separatorów ruchu. Jedyne pojazdy, które korzystają z torowisk i nie są tramwajami, to karetki pogotowia, policja, straż pożarna i podobne służby.

Tabor – pojemny, ekologiczny i nowoczesny

Jeżdżący po Budapeszcie tabor to w większości wysokopodłogowe tramwaje węgierskiej marki Ganz oraz czeskie Tatro w różnych stadiach modernizacji. Niezależnie od poziomu unowocześnień, wozy sprawiają wrażenie bardzo starych, są głośne wewnątrz i na zewnątrz oraz charakteryzują się dokuczliwymi drganiami podłogi. Stare Ganzy potrafią mocno zgrzytać na łukach. Niektóre składy są przegubowe, inne złożone z (zazwyczaj dwóch) wagonów pojedynczych. W szczycie zdarzają się także bardzo długie, 54-metrowe pociągi złożone z dwóch wagonów przegubowych marki Ganz.

Tramwaje w Budapeszcie mają jedną cechę wspólną: są dwukierunkowe i dwustronne. Oznacza to, że kabiny motorniczego usytuowane są na obu końcach, przez co pojazd może podróżować w obie strony bez zawracania na pętlę. Dwustronność polega na zamontowaniu drzwi po obu stronach wagonu, dzięki czemu możliwe jest obsłużenie peronów po dowolnej stronie tramwaju, w tym obu jednocześnie. Skonstruowany w ten sposób wagon jest bardziej skomplikowany i na pewno droższy, ma też mniej miejsc siedzących. Zaletą kompensującą powyższe jest swoboda budowy peronów także między torami, co przynosi korzyści na węższych ulicach, zaś mniejsza liczba siedzeń oznacza więcej miejsca dla osób stojących.



Drzwi dostosowane dla wózków zatrzymują się w oznakowanym miejscu. Pasażer na przystanku może czekać w pobliżu, nie tamując jednak przejścia wysiadającym. (TR)

Dwukierunkowość tramwaju ma też duże znaczenie w przypadku, gdy do dyspozycji jest jeden tor, bo na przykład nie ma miejsca na drugi, względnie prowadzi się remont torowiska. Łatwo wtedy zorganizować ruch wahadłowy, nie zamykając całkowicie ruchu tramwajowego na ulicy. Ponadto istnieje możliwość rezygnacji z budowy pętli, które zajmują dużo miejsca, łatwiej rozwiązuje się problemy awarii taboru lub blokady odcinka torów czy zmiany długości trasy. Wystarczy, jeśli co jakiś czas zbudowane zostaną mijanki lub połączenia umożliwiające przejazd na sąsiedni tor.

40 zakupionych ostatnio członowych tramwajów to również wozy dwukierunkowe i dwustronne. Wagony Siemens Combino typ NF12B są w pełni niskopodłogowe, o całkowicie płaskiej podłodze na wysokości około 35 cm, z lekkim obniżeniem krawędzi wejścia. Mieszczą 228 pasażerów stojących i są wyposażone w dwa miejsca na wózki inwalidzkie lub dziecięce oraz 58 siedzeń stałych i 6 składanych. Szerokie drzwi umożliwiają szybką wymianę pasażerów, wskutek czego zdolność przewozowa tramwaju wynosi 10.000 osób na godzinę: wynik porównywalny z osiągnięciami metra.

Tramwaje są ciche i uchodzą za wygodne. Dzięki zaawansowanemu sterowaniu jazdą i hamowaniem, poruszają się szybko i sprawnie, nie powodując nadmiernej emisji hałasu i oferując wysoki komfort podróży. Zainstalowany układ przeciwpółślizgowy wpływa ponadto na minimalizację zjawisk wycierania się płaszczyzn na obwodzie kół, objawiających się głośnym stukiem podczas jazdy. Mimo założenia użycia tych tramwajów na dobrych torowiskach, ich zawieszenie uwzględnia potrzebę wydajnego tłumienia drgań pochodzących od kontaktu z podłożem.

Wagony uzyskują dużą pojemność dzięki zamówieniu wersji o maksymalnej oferowanej przez producenta długości 54 metrów, przez co Budapeszt może szczycić się posiadaniem najdłuższych tramwajów na świecie.

W tramwajach przewidziano po 2 obszerne miejsca na wózki w tym oczywiście także inwalidzkie z miejscem do mocowania i przyciskiem sygnalizacji. Usytuowano je na obu końcach wagonu w pobliżu drugich drzwi. Ma to duże znaczenie dla osoby na wózku, która dla dotarcia do nich nie musi pokonywać całej długości przystanku. Tramwaje nie mają żadnych wysuwanych lub otwieranych ramp. Odpowiednio oznakowane drzwi wyposażono w dodatkowe listwy z twardego drewna, zmniejszające odstęp między progiem i krawędzią peronu. Ma to na celu skrócenie czasu potrzebnego na wjazd i wyjazd i eliminację konieczności angażowania motorniczego do obsługi manewrów wózka. Z drugiej strony, wymagane jest odpowiednie przygotowanie peronów.

Należy też wspomnieć, że wagony mają czytelne wyświetlacze z numerem linii i kierunkiem nad szybą czołową oraz naklejone nad drzwiami tablice z opisem trasy. W czasie jazdy nadawane są komunikaty na temat postępów podróży i przesiadek. Nawet cudzoziemiec nie ma problemu ze skojarzeniem nazw przystanków. Jedynym zakłóceniem tego stanu rzeczy są zdarzające się w niektórych wagonach słyszalne wibracje paneli sufitowych. Nie odnotowano, aby fakt włączenia wentylacji czy ogrzewania znacząco psuł akustykę wewnątrz wagonów. Także dość rzadko spotyka się wagony hałasujące na zewnątrz z powodu stukotu kół.

Przystanki

Modernizacja linii Grand Boulevard była gruntowna i objęła torowiska, tabor i przystanki. Przyjęto koncepcję pełnego dostosowania wybudowanych peronów do zakupionych tramwajów, jak też unifikację rozwiązań architektonicznych i wymagania projektowania uniwersalnego.

Należy podkreślić, że nie pozostawiono ani jednego przystanku w formie sprzed przebudowy. Wszystkie perony zostały dostosowane do wysokości podłogi wagonów oraz ich długości. Przystanki są minimalnie dłuższe od składów tramwajowych, przy czym część, której nie zajmuje wagon, poświęcono na obniżenie, sprowadzające płaszczyznę peronu do poziomu torowiska, najbliższego przejścia lub schodów. Część ta oddzielona jest od torów płotkami.

Na peronach umieszczono skromne wiaty z kilkoma siedzeniami, gdyż przystanki służą tu raczej do wsiadania, a nie długiego oczekiwania na tramwaj. Wiele z nich ma jeden centralny peron, co pozwala na zaoszczędzenie miejsca na ulicy. W wielu lokalizacjach wśród starej zabudowy udało się nawet zmieścić pas rowerowy. Perony są wysokie i sięgają do krawędzi progów w wagonach. Nie mają specjalnie wyróżnionej krawędzi, ale wyposażono je w oznakowanie w postaci czarnych prostokątów, wskazujących, gdzie zatrzymają się drzwi. Pasażerowie mogą oczekiwać po bokach tych miejsc, z góry wiedząc, którądy wyjdą ci, którzy zechcą tramwaj opuścić. Przyspiesza to wymianę podróżujących, dzięki czemu można maksymalnie wykorzystać pojemność wagonów i ich szerokie na 1300 mm wejścia.

Perony posiadają oznaczenia w formie powszechnie znanego symbolu wózka inwalidzkiego, umieszczone w miejscu zatrzymywania się odpowiednio dostosowanych drzwi. Skierowuje to osoby korzystające z wózków (także dziecięcych) od razu do odpowiedniego wejścia.

Na peronach zastosowano także wbudowane w chodnik oznakowanie w postaci lekko wypukłej strzały, skierowanej w stronę pierwszych drzwi wagonów. Przeznaczone jest ono oczywiście dla niewidomych. Należy zauważyć, że w obu przypadkach zadbano, aby urządzenia przystanku korespondowały z konstrukcją tramwaju oraz aby droga od wejścia na peron do drzwi przeznaczonych do obsługi niepełnosprawnych była jak najkrótsza i nie kolidowała niczym na platformie.

Jeśli okolica peronu została także dostosowana dla niepełnosprawnych ruchowo, rampa sprowadza ich na poziom torowiska, zaś wszystkie okoliczne krawężniki licują się z tym poziomem i jezdnią. Nie ma mowy o żadnych 2 cm lub więcej, zero to zero, po prostu brak progów.

Powyższy obraz psuje jednak fakt, że w wielu miejscach tak dobrze przygotowano jedynie perony. W uczęszczanym centrum przesiadkowym Bororos Ter opuszczenie przestronnego przystanku możliwe jest jedynie po stromych, szerokich schodach. Należy mieć nadzieję, że ulegnie to kiedyś zmianie. Budapeszt nie jest miastem przyjaznym dla niepełnosprawnych lub charakteryzującym się idealnym stanem infrastruktury dla niezmotywowanych, niemniej jednak widać, że jeśli się coś przebudowuje, to radykalnie i z uwzględnieniem „cywilizowanych” rozwiązań.

Należy podkreślić, że słupki z rozkładami usytuowane są na wysokości miejsca, gdzie zatrzymuje się wysunięta do przodu kabina motorniczego, zaś kosze na śmiecie zamocowane są na stałe do tych słupków lub wiaty przystankowej. Dzięki temu nie zmieniają swojego położenia i nie stwarzają problemu wpadnięcia na nie wraz z poruszającym się tłumem. Wzdłuż linii krawędziowej peronu i między nim a wagonem nie ma żadnych przeszkód, co podnosi poziom bezpieczeństwa i ułatwia wymianę pasażerów.

Koncepcja ruchu i częstotliwość kursowania

Koncepcja trasy Grand Boulevard zakłada szybkie przemieszczanie dużej liczby pasażerów przez centrum miasta. W wielu miejscach krzyżuje się ona z liniami metra (w tym budowaną czwartą linią) i jest skomunikowana z innymi liniami tramwajowymi oraz autobusowymi. Po tej trasie poruszają się

wyłącznie wozy linii 4 i 6, z tym, że poza ostatnim odcinkiem o długości dwóch przystanków, obie linie korzystają z tych samych torów. Tramwaje kursują co 2 - 3 minuty w szczycie i 8 - 9 minut poza nim. Tylko późno w nocy pojawiają się rzadziej i czasy odjazdów podane są w rozkładzie. Rozwidlenie linii pod koniec trasy (po stronie lewobrzeżnej) pozwala na dostarczenie pasażerów w żądanych kierunkach, gdzie kończą jazdę lub mogą się przesiąść do innych linii. Ma to o tyle znaczenie, że pomiędzy obydwoma krańcami trwa budowa stacji metra, więc prowadząca tam poprzeczna do Grand Boulevard linia tramwajowa przecięta jest placem budowy. Dwukierunkowość tramwajów w Budapeszcie pozwala mimo to na eksploatację wszystkich linii, także tych czasowo przerywanych, gdyż wozy mogą zmieniać kierunek jazdy bez docierania do pętli. Planuje się, że w przyszłości wszystkie wymienione wyżej trasy zostaną połączone. Taka organizacja krańców oznacza także, że koniec trasy może znajdować się na dowolnym przystanku, o ile jest tam mijanka lub możliwość przejazdu na sąsiedni tor. Unika się w ten sposób budowy pętli, dzięki czemu nie zajmuje się wiele miejsca, zaś rozbudowa linii tramwajowych może być kontynuowana na przykład w tempie jednej przecznicy na rok. Ponadto, przy przyjętej rotacji motorniczych, którzy mogą wypoczywać na krańcach, wagony są nieustannie w ruchu, zwalniając miejsce dla następnych wozów. Mało który spośród nich stoi tam dłużej niż kilka minut, co pozwala uzyskać dobrą częstotliwość kursowania i pełne wykorzystanie taboru. Jak można wywnioskować, przystanki nie są do czekania, lecz wsiadania, zaś zadaniem taboru jest ruch, a nie stanie na pętli.

Podróż trasą Grand Boulevard daje wrażenie dostania się w tryby pracującej na wielkich obrotach maszynierii. Linie obsługiwane są przez nowe tramwaje Siemens Combino, wspomagane nadal w szczycie przez podwójne składy starych, przegubowych Ganzów. Jedne i drugie mają taką samą długość i podobny układ drzwi.

Trafiając na starego Ganzę, pasażer ma możliwość porównania, jak duża różnica dzieli go od zbudowanego 40 lat później tramwaju niskopodłogowego, zarówno w kwestii funkcjonalności, jak hałasu, wibracji oraz równomierności ruchu. Siemens nie zgrzyta na zakrętach i jest elegancko oświetlony, latem zaś działa klimatyzacja, albo... można otworzyć przesuwne okna. No i ta niska podłoga w nowym versus wysokie schody w starym, inna szerokość drzwi, w Combino można półgłosem rozmawiać[2] i tak dalej...



Wypukła strzała, wskazująca niewidomemu drogę do pierwszych drzwi. Miejsce zatrzymania drzwi wskazuje czarny prostokąt. W tle obecna na całej trasie linia betonowych półkul, separująca mechanicznie torowisko od jezdni. (TR)



„Przystanek nad Boráros Ter - zwraca uwagę brak przeszkód w pobliżu krawędzi peronu. (TR)

Perspektywy

Uruchomieniu nowych tramwajów towarzyszyły jak zwykle pewne trudności wieku dziecięcego. Combino wymagały cięższych przewodów trakcyjnych, które uszkadzały z kolei pantografy starych Ganzów, wciąż kursujących na tej samej trasie. Były też przejściowe trudności z drzwiami. odnosi się jednak wrażenie, że rozwiązania wprowadzone na trasie Grand Boulevard dobrze służą mieszkańcom Budapesztu i raczej nie będą oni mieli nic przeciwko podobnym modernizacjom kolejnych linii tramwajowych. Szeroki zakres zmian podkreśla liczba gadżetów, które można kupić w związku z tym wydarzeniem. Są to breloki, długopisy, linijki szkolne z sylwetką tramwaju (obowiązkowo o długości 54 cm, czyli w skali 1:100), modele do sklepania, puzzle o różnym stopniu trudności, albumy, pocztówki, kalendarze itd.

Nawet, jeśli mamy inne (i nie gorsze) koncepcje modernizacji naszych tramwajów, nie zaszkodzi zerknąć na Budapeszt. ●



Płotki poza obszarem zatrzymania wagonów, między peronem a przejściem dla pieszych. (TR)

Przypisy:

- [1] Nazwa pochodzi od kraju, w którym opracowano ten typ toru.
- [2] Przy zakupie taboru postawiono wymóg, aby wewnątrz poziom dźwięku A nie przekraczał 66 dB przy 60 km/h.

Krzysztof Rytel

Czy PKP Przewozy Regionalne wyłudzają dotacje - epilog

Uprawomocnił się wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie w sprawie o utratę dóbr osobistych, wytoczonej przez PKP Przewozy Regionalne stowarzyszeniu Zielone Mazowsze po zorganizowanej przez stowarzyszenie w dniu 26 stycznia 2006 r. konferencji prasowej pod tytułem "Czy PKP Przewozy Regionalne wyłudzają dotacje?". Przewoźnik domagał się "zakazania pozwanego publikowania nieprawdziwych materiałów naruszających dobre imię powodowej spółki, zakazanie publicznego wypowiedziania się w sposób naruszający dobre imię powodowej spółki, zamieszczenie na łamach dziennika "Rzeczpospolita" tekstu stosownego oświadczenia oraz zasądzenia od pozwanego na wskazany cel społeczny (fundację związaną ze Stanisławem Kogutem - senatorem PiS i byłym szefem kolejarskiej "Solidarności" - przyp. autora) kwoty 25.000 zł." Zamiast tego zwróci stowarzyszeniu poniesione koszty procesu.

PKP PR zarzucały stowarzyszeniu szkalowanie spółki poprzez oskarżenie o działania niezgodne z prawem oraz nierzetelność przy opracowaniu materiału ogłoszonego publicznie. Sąd w dość ostrych słowach skrytykował spółkę za tego typu działanie, uznając że sprawa sądowa w ogóle nie powinna mieć miejsca: "Powód w obszernych pismach procesowych składanych w tej sprawie polemizował z ustaleniami raportu pozwanego próbując poprzez prowadzone analizy wykazać bezzasadność stawianych mu zarzutów, tudzież błędy metodologiczne popełnione przez pozwane stowarzyszenie przy przygotowywaniu raportu. W ocenie sądu takie działania powinny być przez powoda podjęte przede wszystkim na forum publicznym w ramach zainicjowanej przez pozwane stowarzyszenie dyskusji. W ten sposób realizowana byłaby zasada wolności słowa i swobody publicznej dyskusji. Sprowadzanie tej polemiki na salę sądową w świetle zgłoszonych w tej sprawie żądań, w tym zwłaszcza żądania zakazania pozwanego publicznego wypowiedziania się i publikowania materiałów dotyczących powoda, stanowi oczekiwanie, że sąd w charakterze cenzora ustali, czy dany materiał w sposób należyty dowodził postawionej w nim tezy."

Sąd przyznał też rację stowarzyszeniu, które dowodziło, że jego działanie nie miało charakteru bezprawnego i było dopuszczalne, a przede wszystkim rzetelne. Nie bez znaczenia dla sądu był fakt, że Zielone Mazowsze posiada duże doświadczenie w analizowaniu rynku kolejowego, współpra-

ca z takimi ekspertami jak Stanisław Biega wzmacnia jego wiarygodność, a większość zarzutów z raportu potwierdziła kontrola NIK przeprowadzona na wniosek stowarzyszenia wystosowany po sporządzeniu raportu:

"Stowarzyszenie Zielone Mazowsze od kilku lat zajmuje się problematyką transportową, w tym przewozów lokalnych. W ramach swoich działań opracowało raporty dotyczące przewozów regionalnych na obszarze województwa mazowieckiego, komunikacji publicznej w Warszawie. Główny ekspert stowarzyszenia, Stanisław Biega, problematykę przewozów regionalnych opracowywał dla samorządu województwa opolskiego, realizował również prace w tym zakresie dla województwa podkarpackiego, podlaskiego i łódzkiego. Podkreślić należy również, że stowarzyszenie przy opracowywaniu posługiwało się danymi publicznie dostępnymi, w tym w szczególności danymi liczbowymi zaczerpniętymi z informacji przekazanych przez powodową spółkę.

W końcu, co również wymaga podkreślenia, większość twierdzeń zawartych w raporcie pozwanego stowarzyszenia znalazło potwierdzenie w wynikach kontroli organizowania i finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli. Jak wynika bowiem z treści informacji pokontrolnej (k. 222-250) brak jest należytego nadzoru nad dotacjami przekazywanymi powodowej spółce, przy czym - jak wskazuje NIK - przeprowadzenie kontroli w poważnym stopniu utrudnione było wskutek nieprzejrzystości finansów przewoźników, w tym powodowej spółki. Najwyższa Izba Kontroli wprost stwierdza, że wyniki kontroli dają podstawę do negatywnej oceny finansowania przewozów regionalnych.

W świetle powyższego nie można uznać, że działanie pozwanego związane z przygotowaniem i upublicznieniem raportu w sprawie wykorzystywania przez powodową spółkę dotacji miało charakter nierzetelny, a przez to bezprawny. Z tych względów przy braku zasadniczej przesłanki warunkującej w świetle art. 24 par. 1 k.c. i art. 448 k.c. w zw. z art. 43 k.c. przyznanie ochrony dobrom osobistym powoda, powództwo w tej sprawie zostało oddalone."

Stowarzyszenie przed sądem reprezentowała kancelaria adwokacka dra Marcina Zaborskiego.

Podkreślić należy, że zarzuty przedstawione w raporcie z 2006 roku są dzisiaj, w obliczu przekazania udziałów w PKP Przewozy Regionalne samorządom, aktualne jak nigdy dotąd. ●

Raport i pełna treść wyroku sądu dostępna jest na stronie: <http://czt.zm.org.pl>

Kaftany bezpieczeństwa

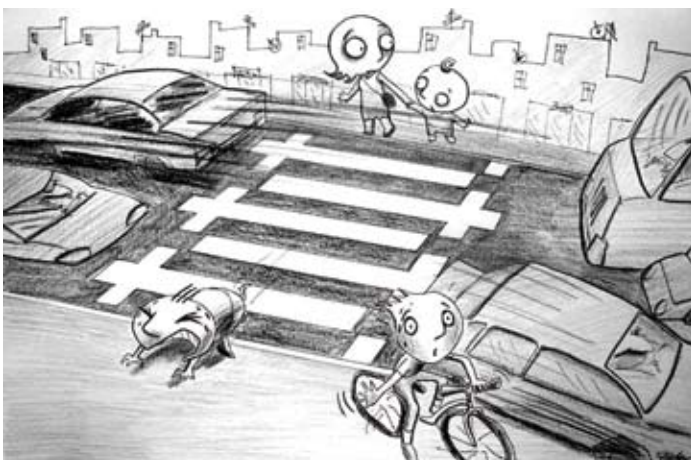
Projekt zniesienia obowiązku jazdy na włączonych światłach przez cały dzień jest już na wokandzie sejmowej. Tymczasem w trakcie opracowywania jest projekt zmian w Prawie o Ruchu Drogowym, który przewiduje wprowadzenie obowiązku noszenia kasków i kamizelek przez rowerzystów. Główna różnica polega na tym, że w pierwszym przypadku dostępne były i są pewne badania, które wskazują na celowość wprowadzenia nakazu jazdy na światłach przez cały dzień. W przypadku kasków, doświadczenia innych krajów wskazują na wręcz przeciwną prawdziwość. Zaś w przypadku kamizelek, równie nieprzemysłany pomysł nie był nigdzie indziej brany na poważnie.

Symptomatyczne jest przy tym, iż w projekcie brak jakiegokolwiek uzasadnienia dla postulowanych zmian. Trudno zresztą byłoby takowe znaleźć: doświadczenia z Australii wskazują, że obowiązek noszenia kasków nie tylko nie poprawił bezpieczeństwa, ale również znacząco zniechęcił do jazdy na rowerze w ogóle. Zaś kamizelki są ewidentnym tematem zastępczym: już teraz prawo zobowiązuje do wyposażenia roweru w światła, dzięki którym jest on widoczny po zmroku.

Problemem w tym przypadku jest nie treść przepisów, a ich egzekucja. Warto przy tym zwrócić uwagę, iż oświetlenie jest problemem marginalnym. Wg danych Komendy Głównej Policji przedstawionych na czerwcowym posiedzeniu Parlamentarnej Grupy Rowerowej, jazda bez wymaganego oświetlenia była przyczyną raptem co setnego wypadku z udziałem rowerzysty w 2007 r. Bezwzględna wielkość wypadków z udziałem rowerzystów powodowana była przez innych uczestników ruchu. Niestety po raz kolejny szerokim łukiem omija się rzeczywiste przyczyny wypadków. Tak samo w kolejnych projektach warszawskich ulic - bynajmniej nie najwyższych klas - proponowane są przejścia podziemne i kładki dla pieszych. Założeniem jest, że wtenczas nie trzeba się będzie martwić o zachowanie kierowców i wszyscy będą bezpieczni.

Jeżeli zaś komuś nie będzie się chciało pokonywać codziennie kilkudziesięciu schodów w górę i w dół, by przedostać się na drugą stronę ulicy, wpadnięcie pod samochód będzie już jego winą. Podobnie rowerzysta potrącony przez samochód w słoneczny letni dzień będzie sam sobie winny: wszak nie miał kamizelki.

A jak (czy raczej po co) ma jeździć w kamizelce rowerzysta z plecakiem? osoba na rowerze poziomym z oparciem pod plecami? osoba na rowerze szosowym, z plecami skierowanymi ku niebu? Czy za rok trzeba będzie się wycofywać rakiem z wprowadzonych bez przemyślenia zmian, czy też będą wprowadzone zmiany uzupełniające, nakazujące jazdę na rowerze w pozycji wyprostowanej, bez bagażu i zakazujące kategorycznie używania peleryn przeciwdeszczowych? Wbrew pozorom, miałyby to sens: zniechęcenie wszystkich do jazdy na rowerze umożliwiłoby osiągnięcie zerowego poziomu wypadków z udziałem rowerzystów. A przecież o to ustawodawcy chodzi. ●



(Źródło: European Transport Safety Council (www.etsc.be), rys. Dagmara Pater)

Warto przypomnieć, że w 2006 r. Polska zajęła ostatnie miejsce w Unii Europejskiej w kategorii skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących ruchu drogowego oraz ochrony pieszych i rowerzystów, a w 2007 r. otrzymała wyróżnienie negatywne w kategorii bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (okolicznościowy obrazek przygotowany z tej okazji zamieszczamy powyżej). Dopóki państwo nie zajmie się na poważnie bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu, pozostaniemy w ogniu Europy.

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: Maciej Sulmicki
sekretarz redakcji: Beata Gładoch
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 3 listopada 2008 r. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: TK - Tadeusz Kopta, HP - Hubert Pollak, TR - Tomasz Roliński, RM - Rafał Muszczyński, MS - Maciej Sulmicki.

