



W NUMERZE

Temat Numeru:

Kolej

- Berlin Friedrichstrasse – węzeł z prawdziwego zdarzenia 1
- Nowa stacja kolejowa w Świnoujściu 1
- Zarządzanie infrastrukturą - spółka czy dyrekcja? 2
- Plac dworcowy w Hradec Kralove 3
- Transport a forma przestrzenna miasta 7
- Porozumienie w sprawie linii kolejowej Warszawa-Radom 10
- Rail Baltica – wczesne konsultacje 11
- Debata o zrównoważonym transporcie w Polsce 13

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.

Berlin Friedrichstrasse – węzeł z prawdziwego zdarzenia

str. 4



Stacja Friedrichstrasse to węzeł przesiadkowy tramwaj/metro/kolej w ścisłym śródmieściu. Na zdjęciu przystanki wszystkich tych środków transportu w zasięgu nie więcej niż 1-2 minut przejścia pieszego (do 200 metrów).

Nowa stacja kolejowa w Świnoujściu

str. 15



(TR)

OPINIE

Wojciech Szymalski

Zarządzanie infrastrukturą - spółka czy dyrekcja?

Gazeta "Nowy Przemysł" 15 maja 2009 zamieściła artykuł "Dramat na torach" przedstawiający fatalne dane na temat stanu linii kolejowych w Polsce i pomysły na poprawę sytuacji. W artykule pojawiła się opinia pochodząca z Krajowej Izby Gospodarczej oraz z kręgów sejmowych o konieczności przekształcenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce, ze spółki akcyjnej skarbu państwa, w generalną dyrekcję linii kolejowych. Nas informacja ta i cieszy i smuci. Z jednej strony wyrównanie statusu administracyjnego zarządców infrastruktury kolejowej oraz drogowej jest konieczne, co znacznie poprawiłoby wzajemną konkurencyjność tych gałęzi transportu, z drugiej jednak strony dla zrównoważonego rozwoju byłoby lepszym, aby także utrzymanie infrastruktury drogowej było pod większym wpływem proefektywnościowych mechanizmów rynkowych.

W zespole Centrum Zrównoważonego Transportu już wcześniej zdawaliśmy sobie sprawę z niekorzystnego wpływu niejednorodnej struktury organizacyjnej zarządców dróg i linii kolejowych na stan polskiego systemu transportowego. W angielskojęzycznej wersji artykułu „Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu w Polsce – próba oceny postępów” (zamieszczonego oryginalnie w 9. numerze ZŚ) Wojciech Szymalski pisał w 2008 roku, że:

„[...]Poza sprawami finansowymi są znaczące różnice pomiędzy administracją kolejową i drogową w Polsce. Najważniejszą jest różnica formy, w jaką zorganizowano zarządcy dróg i linii kolejowych. GDDKiA to agencja rządowa, której budżet to faktycznie część budżetu państwa. Najważniejszą tego konsekwencją jest, że budżet ten nie musi się co roku bilansować w ramach struktury GDDKiA. Rząd może dotować GDDKiA nie oczekując żadnego konkretnego zysku finansowego z tej inwestycji [...]. Każdy kredyt zaciągnięty przez GDDKiA, może być gwarantowany bez problemu do wysokości budżetu państwa, a więc być znacznie większy, niż budżet samej GDDKiA. Z kolei PKP

PLK S.A. to spółka skarbu państwa, która posiada własny odrębny budżet. Budżet ten musi się bilansować w ramach spółki, bez sumowania go z budżetem państwa. W związku z tym kredyty zaciągane przez PLK nie mogą być wyższe, niż sam budżet tej spółki. Ta sytuacja sprawia o wiele więcej problemów zarządcy infrastruktury kolejowej z finansowaniem inwestycji, niż zarządcy infrastruktury drogowej [...].”

Cieszymy się, iż naszą opinię podzielają także inne gremia, a osoby odpowiedzialne za zmiany w polskim transporcie dostrzegają możliwość reformy w pożądanym przez nas kierunku.

Zamiast jednak całkowicie cofać postępy w liberalizacji rynku infrastruktury transportowej w Polsce, należy pójść krok dalej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad powinna zostać zorganizowana w formie spółki skarbu państwa. Wtedy także eksploatacja dróg krajowych musiałaby podlegać rachunkowi ekonomicznemu, co obecnie praktycznie nie ma miejsca. Dzięki takiemu posunięciu zapewne pojawiłby taryfikator opłat za przejazd wybranym odcinkiem drogi krajowej skalkulowany na podstawie kosztów utrzymania danego odcinka. Taka taryfa obowiązuje obecnie na kolei, co zniechęca do korzystania z jej usług, a za drogi płaci się ryczałtem, co zachęca do jak największego wykorzystania drogi w danym czasie. W dodatku bardzo duża grupa korzystających z dróg – kierowcy prywatni, bezpośrednio za nie nie płaci – to zapewne zmieniłoby się natychmiast po wprowadzeniu rachunku ekonomicznego w spółce skarbu państwa zarządzającej ich utrzymaniem. Wprowadzenie spółki zarządzającej drogami i taryfikatora podobnego z cennika dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce jest konieczne, aby zrównać warunki konkurencyjne pomiędzy przewozami kolejowymi i drogowymi. Natomiast pomysł obecnego prezesa Zbigniewa Szafraniego wyrażony w dwumiesięczniku „Z biegiem szyn” nr 3/2009, aby państwo (Ministerstwo Infrastruktury) podpisywało z PKP PLK S.A. kontrakty na realizację inwestycji, mógłby być także rozciągnięty na spółkę zarządzającą drogami krajowymi. Dopiero wtedy o cenie dostępu do infrastruktury transportowej, czy to drogowej czy kolejowej, decydowałyby realne koszty jej utrzymania. Klient otrzymywałby wreszcie wiarygodną informację o tym, jaki środek transportu wybrać. ●

Hubert Pollak

Plac dworcowy w Hradec Kralove

Odpowiednio zaprojektowany plac dworcowy jest jednym z najważniejszych czynników miasto-twórczych.

W okolicy dworca kumuluje się ruch pieszy. Podróżni przesiadają się z autobusów do pociągów i odwrotnie. Dworzec jest jednym z ważniejszych punktów w mieście. Tu ludzie się umawiają, stąd rozpoczynają swoje zwiedzanie miasta.

Ogromne znaczenie ma pierwsze wrażenie. Jest to krótki czas, kiedy oceniamy czy nam się coś podoba czy nie. Osoby po wyjściu z pociągu, szczególnie turyści, widzą całe miast przez pryzmat dworca i jego okolic. Już od pierwszych chwil zwiedzający wystawia ocenę miastu. Subiektywne odczucia decydują o tym, czy osoba będzie chciała jeszcze kiedykolwiek ponownie odwiedzić dane miejsce.

Po opuszczeniu dworca głównego w mieście Hradec Kralove od razu znajdujemy się na nowocześnie zaprojektowanym, funkcjonalnym placu dworcowym, skąd możemy przesiąść się do autobusu, taksówki, odjechać rowerem lub pieszo udać się w dowolną stronę miasta. →



Plac dworcowy w Hradec Kralove to otwarta przestrzeń, przemyślanie zaprojektowana i dobrze oświetlona, gdzie każdy może czuć się bezpiecznie.

Bardzo ważne jest to, aby plac był elegancką strefą pieszą, na której zlokalizowane zostały dostępne środki transportu, umożliwiające dalszą podróż oraz stojaki rowerowe. Co najważniejsze jest to miejsce, gdzie swobodnie i bezpiecznie może poruszać się każda osoba. Pieszy ma uprzywilejowaną pozycję na placu dworcowym. Dowodem tego jest brak jakichkolwiek przejść podziemnych, barier, płotków, podwyższonych krawężników, a w zamian – wyniesione przejścia dla pieszych, utworzone nawet tam gdzie jeżdżą trolejbusy.

W widocznym miejscu, na środku placu znajduje się duża tablica informacyjna z wyraźnym wyświetlaczem, a pod nią mapa miasta. Po wyjściu z budynku dworca, patrząc w stronę miasta, widzimy godziny odjazdów lokalnych środków transportu. Stojąc twarzą w kierunku dworca na tablicy wyświetlają się odjazdy najbliższych pociągów. Otrzymujemy pełną informację w zależności

od naszych potrzeb. Na placu dworcowym zostało zlokalizowanych kilka odrębnych przystanków trolejbusowych. Mając informację o poszczególnych godzinach odjazdów, udajemy się na przystanek, skąd odjeżdża nasz trolejbus lub autobus.

Na placu dworcowym w Hradec Kralove zastosowano wysokiej klasy małą architekturę, m.in. nowoczesne oświetlenie, spójny system informacji, eleganckie wiaty, kamienną nawierzchnię, wyniesione przejścia dla pieszych i stojaki rowerowe.

Wygląd dworca i jego okolicy rzutuje na postrzeganie przez przyjezdnych całego miasta. Pierwsze wrażenie, jakie odniesie turysta, będzie mieć wpływ na to czy kiedykolwiek zechce ponownie odwiedzić miasto. Dla mieszkańców i osób często przyjeżdżających do miasta Hradec Kralove, wygląd i funkcjonalność placu dworcowego będzie pozytywnie wpływać na ich samopoczucie. Zastosowanie nowoczesnych i atrakcyjnych rozwiązań na miarę XXI wieku przyczynia się do sukcesów miasta w walce o kolejnych inwestorów. ●

Wojciech Szymalski

Berlin Friedrichstrasse – węzeł z prawdziwego zdarzenia

Stacja Berlin Friedrichstrasse to miejsce o znaczeniu historycznym dla Niemców, a jednocześnie przykład intermodalnego węzła przesiadkowego z prawdziwego zdarzenia. Stacji nadano bardzo zbliżony do obecnego kształt w 1936 roku. Po podziale Niemiec była to stacja graniczna pomiędzy Berlinem Wschodnim i Zachodnim, z której można było próbować przedostać się do "lepszego świata". Mimo tego historycznego znaczenia dzisiaj stacja ta funkcjonuje bez zakłóceń w systemie transportu publicznego Berlina, będąc jego centralnym punktem.

Na stacji krzyżują się liczne środki transportu publicznego, a mimo to jej powierzchnia jest niewielka i nie zakłóca ona gęstej zabudowy śródmieścia. Osiągnięto to dzięki kilku poziomom stacji. Na samej górze (+1) jest stacja kolei regionalnej (Regiobahn) i podmiejskiej (S-bahn) na kierunku

ku wschód-zachód. Znajduje się ona nie na nieestetycznym i dysfunkcyjnym wiadukcie, ale na będącej zabytkiem XIX-wiecznej architekturze estakadzie tworzącej w poziomie ulic (0) pasaż handlowy. Na poziomie tego pasażu zapewniono dostęp do przystanków tramwajowych i autobusowych, a także ze względu na bliskość rzeki, do przystani statków turystycznych. Niższy poziom (-1) zarezerwowano dla kolei podmiejskiej (S-bahn) i metra (U-bahn) na kierunku północ-południe.

Kluczową sprawą dla pasażerów w takim węźle są możliwości łatwego przesiadania się. Stacja Friedrichstrasse to modelowy przykład minimalizacji odległości przejścia pomiędzy peronami różnych środków transportu. Z dolnej peronu kolei podmiejskiej (-1) na górny peron tej kolei (+1) wiodą bezpośrednio, proste schody, także ruchome. Z dolnego poziomu widać wyświetlacze informujące o odjazdach najbliższych pociągów z poziomu górnego.



Wyjście z metra "oblecione" rowerami. W centrum zdjęcia widać, że tylko niektóre z nich stoją przypięte do miejskich stojaków rowerowych. Po prawej stronie zdjęcia estakada stacji kryjąca zintegrowaną z nią galerię handlową.



Widok (prawie) z poziomu peronów -1 w górę, aż do schodów wiodących na poziom peronów +1. Na samej górze wyświetlacze pokazujące odjazdy najbliższych pociągów z peronów górnych.



Najkrótsza droga zejścia z poziomu peronów +1 na poziom peronów -1 - zjeżdżamy schodami ruchomymi po prawej stronie zdjęcia i przechodzimy kilka metrów w schody ruchome po lewej stronie zdjęcia.



Widok z peronów górnych na przystań statków kursujących po Szprewie. Z pociągu na statek pasażer ma nie więcej jak 100-200 metrów. W lecie statki turystyczne kursują nawet co 10-20 minut tak, że niektórzy Berlińczycy korzystają z nich, jak z pełnoprawnego środka transportu miejskiego. Niestety taryfy nie są zintegrowane.



Specjalne przejście na przedłużeniu peronu kolei podmiejskiej nad ulicą Friedrichstrasse do wschodniego zejścia do metra stanowiące znaczący skrót dla pasażerów komunikacji miejskiej.

Transport a forma przestrzenna miasta

W pewnych aspektach system transportowy powinien być podporządkowany uwarunkowaniom wynikającym z analiz prowadzonych w ramach gospodarki przestrzennej. Jedną z zależności, która wywołuje taką właśnie refleksję, jest ocena wpływu dominacji różnych środków transportu w systemie transportowym na formę przestrzenną miasta, w tym jakość jego przestrzeni. Ten artykuł ma na celu przedstawienie tych właśnie zależności głównie na podstawie studiów historycznych i własnych obserwacji.

W toku analiz przyjęto następujące grupy rodzajów transportu o zbliżonych charakterystykach:

- Transport pieszy, rowerowy, konny, czyli powolny;
- Transport samochodowy;
- Transport publiczny (łącznie autobusowy, kolejowy, trolejbusowy lub tramwajowy);

Podział ten jest usprawiedliwiony właśnie specyfiką funkcjonowania tych grup środków transportu oraz ich wpływem na formę przestrzenną miasta. Pominięto transport lotniczy i wodny, które nie odgrywają zwykle znaczącej roli w transporcie miejskim, choć znaczącymi wyjątkami są miasta takie jak Wenecja czy Amsterdam.

Transport powolny

Wyróżnienie takiego rodzaju transportu jest uzasadnione, jeśli pomyślimy o podobnych cechach wszystkich zamkniętych w obrębie tej klasy środków transportu, czyli pieszych, rowerzystów i jeźdźców konnych. Po pierwsze są to relatywnie wolne środki transportu, w stosunku do pozostałych rodzajów – nie przekraczają średniej prędkości podróży ok. 20 km/h. Dlatego zasięg dziennej podróży takim transportem jest stosunkowo niewielki. Transport tego typu może odbywać się w każdym terenie i po każdej drodze, a podróżny może podjąć decyzję o natychmiastowym zatrzymaniu środka transportu w każdym miejscu drogi, co zapewnia elastyczność. Poza zaprzęgiem konnym, wszystkie omawiane środki transportu zajmują relatywnie mało przestrzeni. Na przykład podróżując z prędkością 10 km/h rower zajmuje 3 m² na osobę, a pieszy w ruchu tylko 0,8 m² (Whitelegg, 1994). Co oczywiste w przypadku transportu pieszego, a nieco trudniejsze w przypadku pozostałych środków, mogą być one być bez większego trudu prowadzone pieszo, bez konieczności jazdy na nich. Są to także środki transportu indywidualnego, choć np.: tramwaje konne stanowią tu wyjątek na rzecz transportu publicznego. Może poza rowerem, który wynaleziono dopiero w XIX wieku, są to też najstarsze popularne środki przemieszczania się. I jakkolwiek transport konny jest już raczej w zaniku, to można uznać, iż jego odpowiednikiem w transporcie osób staje się obecnie transport rowerowy. Taka charakterystyka tej grupy pozwala nam sięgnąć daleko w przeszłość, aby prześledzić wpływ tego typu transportu na miasta.

Miasta oparte na transporcie pieszym i konnym mają zwarty charakter. Najczęściej są to obecnie części większych aglomeracji – tzw. stare miasta, ukształtowane w średniowieczu. Zwykle powstawały one na przecięciu szlaków transportu lądowego, konnego, lub nad rzekami przy brodach, a potem mostach. Przykładem takiego miasta na szlaku handlowym może być Kraków, który leżąc na szlaku z południa Europy, na północ, zyskiwał na znaczeniu z powodu posiadania mostu na Wiśle. Należy zwrócić uwagę, że główna droga od mostu w średniowiecznym Krakowie prowadziła prosto na rynek – ówczesne centrum handlowe. Zabudowa miejska starówki krakowskiej jest bardzo ciasna, z bocznymi uliczkami o wiele bardziej wąskimi od głównej, dlatego że wozy konne jeździły po nich znacznie rzadziej, a głównie chodzili po nich ludzie do swoich domów lub zakładów usługowych. Na ciasnotę zabudowy wpływ miały też ograniczenia administracyjne i obronne, gdyż zwykle miasto nie wykraczało poza mury obronne, a często potrzebowało więcej przestrzeni, aby przyjąć nowych mieszkańców. Jednak w późniejszym okresie, gdy kształtowała się zabudowa tzw.: podgrodzia, czyli parceli na przedpolu miasta, także miały one formę zwartej zabudowy. Pozwalało to na zachowanie niewielkich dystansów pomiędzy budynkami podgrodzia i starego miasta oraz rynkiem, zdatnych do pokonania pieszo w ciągu kilku minut lub do szybkiego przejazdu koniem. Warto zwrócić także uwagę na plac miejski jako swojego rodzaju parking dla pojazdów konnych, choć w formie placu handlowego. Transport konny wymagał także stajni, a te lokowane były zwykle na poza murami, na obrzeżu miast (Steele, 1996).

Miasta pieszo-konne to także pierwsze przemysłowe miasta Anglii lub Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Były one także bardzo zwarte, gdzie mieszkania robotników sąsiadowały z fabrykami i można było przejść między nimi na piechotę w parę minut, jak np.: w Londynie (Hall, 2002, s. 18). Warto zwrócić także uwagę na Warszawę, gdzie w XIX wieku zaczęło się pojawiać w szczątkowej formie zjawisko tzw.: urban sprawl (szczegółowo opisane w dalszej części). Miasto zaczęło zajmować coraz to nowe tereny naokoło, a szczególnie rozwijało się wzdłuż głównej drogi wyjazdowej z miasta. Był to Trakt Królewski, wzdłuż którego Warszawa zaczęła rozszerzać się ku południowi. Nadal była to jednak zabudowa zwarta, efektywnie wykorzystująca teren.

W przypadku miast opartych na rowerze jako głównym środku transportu, trudno mówić o klasycznym przykładzie, ponieważ rower wynaleziony późno. W momencie kiedy był to powszechny środek transportu musiał już konkurować z innymi środkami transportu, jak samochód, czy kolej, i nie mógł dominować. Nie mniej jednak zbieżność cech miasta rowerowego i miast opartych na transporcie pieszym lub konnym łatwo zauważyć porównując polityki transportowe i przestrzenne miast, które dążą do zwiększenia i utrzymania wysokiego udziału roweru w transporcie. Są to np.: miasta w Holandii. Czwarty Raport na Temat Planowania Przestrzennego w Holandii

(VROM, 1991), czyli główny dokument polityki przestrzennej kraju, zmierzał do tego, aby przestrzeń miast się nadmiernie nie zwiększała, a zabudowa zachowała zwartość, po to, aby dystanse pokonywane między różnymi celami w obrębie miasta były małe, zdatne do krótkich podróży rowerowych. Ulice w takich miastach nie muszą zajmować dużo miejsca, mogą być wąskie i nie zawsze musi mieć do nich dostęp samochód. Oczywiście muszą pojawić się przestrzenie parkingowe dla rowerów, ale one też zajmują relatywnie niewiele miejsca, choć czasem, jak w Amsterdamie, są to spore place. Holenderskie miasta zwykle mają wiele przestrzeni dostępnych tylko pieszo, gdyż okazało się, że w takiej przestrzeni sklepy mają lepsze obroty handlowe (Martens, van Griethuysen, 2001). Często przestrzenią pieszą są dawne średniowieczne centra miast, a dla rowerów zostawia się miejsce poza tą strefą, jak w Groningen, Deventer, czy duńskiej Kopenhadze.

Opracowanie Herberta i Thomasa z 1997 roku określa miasta zwarte jako pierwsze historyczne stadium relacji pomiędzy rodzajem transportu a formą przestrzenną miasta w miastach cywilizacji europejskiej. Nazywa się je miastem przedprzemysłowym (Pacione, 2001).

Transport samochodowy

Transport samochodowy zajmuje dużą ilość przestrzeni i to zarówno sam środek transportu, jak i jego infrastruktura. Jadąc z prędkością 10km/h w pełni zapelnionym samochodem osobowym zajmujemy 6,2m² na osobę. A biorąc pod uwagę, iż rzadko widzimy na ulicy tak załadowany samochód, bo najczęściej jadą w nim pojedyncze osoby, to samochód z jedną osobą przy tej samej prędkości potrzebuje już 18,7m² na osobę, a przy prędkości 40km/h jest to 60m² (Whitelegg, 1994). Poza tym samochód zwykle musi mieć zapewnione miejsce do parkowania, czyli przynajmniej jeden plac o 10m² powierzchni terenu miasta, a w praktyce około trzech takich placów w całym mieście (Dijst, 1997). Poza tym jest to środek transportu indywidualnego, także elastyczny w podróży, bo można go zatrzymać w każdym miejscu drogi. Taka charakterystyka przyczynia się do wielkiego wpływu samochodu na przestrzenną formę miasta.

Najpełniej ten wpływ wyrażony jest w miastach amerykańskich, a także niektórych angielskich. Nastąpiło tam, za sprawą powszechnego używania samochodu przez mieszkańców, niesamowite nasilenie zjawiska, o którym wspominaliśmy już wcześniej, tzw.: urban sprawl (suburbanizacja). Urban sprawl to proces rozrastania się miasta poza jego dotychczasowy obszar typowo miejski, centralny, z usługami i miejscami pracy. Miasto najpierw wychodzi na przedmieścia ekstensywnie wykorzystując teren zabudową mieszkalną, jednorodzinną lub szeregową. Rozrastanie to jest spowodowane wyprowadzaniem się ludzi z centrum miasta, gdzie zaczynają dominować inne funkcje niż mieszkaniowa. W późniejszym okresie jednak i te funkcje mogą przeprowadzić się na przedmieścia, jeżeli zbyt duża liczba osób wyprowadziła się z centrum i mniej korzystne stało się dojeżdżanie do centrum miasta do pracy, niż praca na przedmieściach. Proces ten, jak już wspomnieliśmy, ulega zwykle silnemu wzmocnieniu na skutek masowej motoryzacji. Zresztą często posiadanie samochodu przez mieszkańca przedmieść miasta jest nieodzowne, gdyż ma on dużo słabszy dostęp do transportu publicznego, niż w mieście. A masowe

posiadanie samochodu dodatkowo wzmacnia ekstensywnie wykorzystanie terenu w procesie suburbanizacji, zajmowane pod parkingi samochodowe zarówno przydomowe, jak i w miejscach pracy. Z czasem pojawiają się w mieście wielkie place parkingowe, lub parkingi piętrowe, a także hipermarkety z podobnymi miejscami parkingowymi, aby zaspokoić potrzeby dojeżdżających samochodem mieszkańców przedmieść. Czasem w miarę wyprowadzania się miejsc pracy poza miasto, na parkingi samochodowe zamieniane bywają dotychczas ważne miejsca w centrum, jak teatry, czy kina, na przykład w Detroit (Fularz, 2001). Jeśli władze miasta koncentrują się tylko na usuwaniu przeszkód w ruchu samochodowym cała tkanka miejska zostaje przetkana siecią szerokich ulic często o charakterze autostrad wraz z bezkolizyjnymi ich skrzyżowaniami. W takim mieście infrastruktura transportowa może zajmować nawet 30-40% powierzchni, czego przykładem jest Los Angeles (Wright, Nebel, 2002, s.594-607).

Tak jest oczywiście w przypadku ekstremalnym, kiedy samochód przejmuje absolutnie dominującą rolę transportu w mieście. Zwykle jednak dostępne są również inne środki transportu publicznego, lub można też jeździć rowerem i wtedy miasto nie wykorzystuje terenu aż tak ekstensywnie. Należy jednak zauważyć, że gdy samochód zaczyna dominować w transporcie inne środki transportu stają się nieatrakcyjne lub nieefektywne. Dystanse dla podróży rowerowych stają się za duże, aby pokonać je w rozsądnym czasie, a ekstensywna zabudowa, nie pozwala na zgromadzenie takiej liczby mieszkańców wokół przystanków, aby transport publiczny był efektywny. Dlatego transport publiczny jest często nieefektywny na terenach wiejskich, co przy niedostatku tych usług wzmacnia używanie tam samochodu.

Sięgając do opracowania Herberta i Thomasa dowiemy się, że miasto oparte o dominację samochodu jest miastem postindustrialnym o bardzo ekstensywnej zabudowie i silnej decentralizacji funkcji (Pacione, 2001).

Transport publiczny

Transport publiczny ma zupełnie inną charakterystykę, niż poprzednie środki transportu. Jest to transport zbiorowy, a nie indywidualny. Przede wszystkim jest też stosunkowo mało elastyczny, gdyż zatrzymuje się tylko na przystankach lub stacjach, pomiędzy którymi nie ma możliwości opuszczenia środka transportu (obecnie testowane są systemy redukujące te niedogodności). Poza tym jednak jest bardzo efektywny w wykorzystaniu przestrzeni. Nie tylko przy prędkości do 10km/h zajmuje mniej niż 10m² na osobę, np.: pełny autobus, czy nawet tylko 5m², np.: metro, lekki pociąg miejski (Whitelegg, 1994). Efektywność ta jest zachowana także przy wyższych prędkościach. Pasażerowie nie muszą także pozostawiać pojazdu w miejscu, do którego się udają. Zatem nie są konieczne rozległe parkingi przy każdym potencjalnym miejscu zatrzymania w mieście. Ponieważ w miarę rozwoju transportu publicznego jego możliwości zmieniały się, tzn.: zwiększała się prędkość, przyspieszenie, zasięg, wpływ tego transportu na miasto był nieco inny na każdym etapie tej ewolucji.

Najpełniej ten wpływ opisany został przez Petera Hall'a (2002, s.18-23) na przykładzie Londynu, gdzie pierwsze etapy procesu urban sprawl odbyły się za sprawą właśnie transportu publicznego. Na początku epoki industrialnej, około lat

50. XIX wieku Londyn rozwinął się nieznacznie w przestrzeni na sposób, jaki opisaliśmy w rozdziale na temat transportu pieszego i konnego. Dopiero powstanie pierwszych, konnych środków transportu publicznego, a potem powolnych kolei parowych spowodowało znaczne rozszerzenie się zasięgu miasta. Przyjęło ono formę gwiazdzistą, czy też ameboidalną, gdzie nowe, stosunkowo zwarte obszary zabudowane rozwinęły się wzdłuż linii kolejowych, a najbardziej, jak korale na nitce, wokół ich przystanków. Przystanki były w stosunkowo dużej odległości od siebie, gdyż koleje te miały słabe przyspieszenie i każdy przystanek znacznie wydłużał podróż. Londyn z miasta swatego o promieniu 3 km rozwinął się wzdłuż tych linii nawet na 24km. Podobny zresztą rozwój przeżyła Warszawa i jej przedmieścia na linii warszawsko-wiedeńskiej przed jej elektryfikacją w 1936 roku, czy na linii otwockiej.

Następnie pojawiły się pociągi elektryczne, znacznie lepiej przyspieszające, szybsze, oraz autobusy spalinowe, także lepsze pod tymi względami, które pomogły uformować układ zasilający dojazdy do stacji kolejowych. W ten sposób przestrzeń możliwa do penetracji przez transport publiczny się powiększyła, możliwe było zagęszczenie przystanków i zwiększenie ich liczby. Dlatego zabudowa miejska przy przystankach zaczęła się przerzedzać w stosunku do poprzednich form. Stacja kolejowa grupowała wokół siebie ważniejsze usługi, czy zakłady przemysłowe, powodując dość intensywne wykorzystanie terenu wokół. Natomiast stopniowo im dalej od stacji zabudowa był coraz mniej intensywna, nawet mimo istnienia przystanków autobusowych. Miasto w wyniku takiego rozwoju przyjęło postać prawie kolistą o promieniu około 25km, wypełniając przestrzenie między dotychczasowymi liniami komunikacji.

Jak widać, suburbanizacja dokonuje się także przy pomocy transportu publicznego. Przestrzeń w mieście opartym o transport publiczny jest intensywniej wykorzystana niż w przypadku tego procesu wspomaganego samochodem, jednak mniej intensywnie niż w przypadku komunikacji rowerowej czy pieszej. Szczególną uwagę należy tutaj zwrócić na stacje, czy ważniejsze przystanki, które w pewnym sensie porządkują zabudowę. Mogą się wokół nich tworzyć strefy bardzo intensywnego wykorzystania terenu, na skutek rozwoju usług czy lokalizacji biur. Takie zjawisko występuje obecnie, gdy transport publiczny jest bardzo szybki i ma dobre przyspieszenie oraz jeśli kursuje regularnie i często, czego przykładem są sieci metra. Bardzo intensywne wykorzystanie terenu, z wysokimi budynkami, biurami, zdarza się zwłaszcza przy przystankach komunikacji publicznej połączonych ze stacjami komunikacji dalekobieżnej, choć niektóre lokalne przystanki także mają duży potencjał takiego rozwoju. Przykładem obecnego rozwoju takiej stacji może być Dworzec Centralny w Warszawie, czy Główny w Krakowie oraz niektóre stacje warszawskiego metra na Ursynowie. Często władze miejskie znając taki mechanizm rozwoju, stymulują go. Powstały nawet koncepcje zarządzania procesem urbanizacji oparte o tego typu zjawiska, tzw. smart growth.

Transport publiczny towarzyszył jako dominujący środek transportu rozwojowi dwóch stadiów historycznych miast cywilizacji europejskiej. Było to stadium drugie - wczesnej industrializacji, oraz trzecie - industrializacji właściwej. W obydwu tych okresach miasto ulegało suburbanizacji, ale

o relatywnie zwartych formach nowego osadnictwa wokół przystanków komunikacji publicznej. W drugim stadium decentralizacji uległy funkcje przemysłowe (Pacione, 2001).

Podsumowanie

Jak można zaobserwować na podanych przykładach wpływ rodzaju transportu wykorzystywanego w mieście na jego formę przestrzenną jest bardzo duży. Dlatego władze miast powinny przywiązywać szczególną uwagę do tego, czym poruszają się jej mieszkańcy. Każdy rodzaj transportu wywołuje inne formy rozwoju przestrzennego - niektóre niekorzystne, a ten rozwój przestrzenny podtrzymuje znaczenie tego środka transportu w mieście. Jest to sprzężenie zwrotne, które może być dodatnie lub ujemne, w zależności od polityki władz miasta. Z podanych rozważań wynika kilka wyraźnych wniosków do realizacji miejskiej polityki transportowej i przestrzennej:

- Aby zapobiec negatywnym zjawiskom przestrzennym należy w mieście zapobiegać dominacji tych środków transportu, które wywołują nadmierne zwarcie lub rozproszenie miasta, szczególnie dominacji samochodu.
- Należy zapobiegać nadmiernemu przedłużaniu się zabudowy miejskiej w jednym kierunku wzdłuż linii infrastruktury transportowej, zwłaszcza drogowej.
- Konieczne jest kontrolowanie gęstości zabudowy tak, aby umożliwić efektywne funkcjonowanie komunikacji publicznej w całym mieście.

Szczególnie wart jest podkreślenia wniosek, iż w związku ze znacznym nasileniem się zjawiska suburbanizacji w wyniku dominacji samochodu należy ograniczać ruch samochodowy i uprzywilejowywać transport publiczny nie tylko w obszarach śródmiejskich, ale szczególnie na obszarach podmiejskich. Takie myślenie powoli staje się nowym paradygmatem nowoczesnej miejskiej polityki przestrzennej i transportowej.

Na powierzchnię miasta ma decydujący wpływ ilość miejsca zajmowana przez transport i jego infrastrukturę. Należy rozważyć więc, który środek transportu będzie sprzyjał efektywnemu wykorzystaniu terenu przez miasto, zwłaszcza jeśli jest ono otoczone przez cenne przyrodniczo lub rolniczo tereny. Tak jak transport wpływa na przestrzenną formę miasta, tak mądrze wykorzystana polityka przestrzenna, która kształtuje pożądaną formę przestrzenną miasta, może wpływać na to, jaki transport pojawi się w mieście.

Literatura:

- Dijkstra Martin, Spatial policy and passenger transportation, Netherlands Journal of Housing and the Built Environment, nr 12, 1997;
- Fularz Adam, Automonopolizm, czyli przyszłość transportu, Biuletyn Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, nr 73, IRiPK, Warszawa 2001;
- Hall Peter, Urban and Regional Planning, Rutledge, Londyn, 2002
- Holenderskie Ministerstwo Mieszkalnictwa, Planowania Przestrzennego i Środowiska (VROM), Fourth Report (EXTRA) on physical planning in the Netherlands - Comprehensive summary: On the road to 2015, Haga 1991
- Martens J.M., van Griethuysen S. VINEX dwelling locations in the Netherlands, 2000;
- Pacione Michael, Urban geography - a global perspective, Routledge, London, New York
- Steele John Gordon, Engine of liberation, American Heritage, vol. 47, s 42, 1996;
- Whitelegg John, Transport for the sustainable future: the case for Europe, London 1994;
- Wright Richard T., Nebel Bernard J., Environmental Science - Toward a Sustainable Future, Prentice Hall, 2002.

Krzysztof Rytel

Porozumienie w sprawie linii kolejowej Warszawa-Radom

W związku z wydaniem decyzji środowiskowej dla modernizacji linii nr 8 Warszawa - Radom - Kielce, która uwzględniła niektóre wnioski Zielonego Mazowsza, a niektórych nie, w dodatku część zapisów spełniających nasze postulaty sformułowano zbyt ogólnikowo, stowarzyszenie wystosowało do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA pismo z prośbą o rozpoczęcie rozmów, których celem byłoby uniknięcie konieczności odwoływania się przez stowarzyszenie od decyzji.

Spotkanie odbyło się 27 marca w Kielcach i zakończyło się porozumieniem. Wyjaśniono wiele wątpliwości i nieścisłości. Część postulatów stała się nieaktualna w związku z faktem, że obecnie planuje się modernizację linii tylko na odcinku Warszawa - Radom.

W pierwszej wersji dokumentacji planowano szlak Dobieszyn - Radom o długości 28 km, co zdaniem Zielonego Mazowsza byłoby ogromnym błędem. W wyniku tego błędu mogłoby okazać się, że po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie, mimo dobudowania drugiego toru (obecnie mijanki są zlokalizowane co 4 - 8 km). W trakcie negocjacji wyjaśniono, że po modernizacji najdłuższy szlak na odcinku Warszawa Okęcie - Radom: Warka - Dobieszyn będzie miał długość około 16 km, natomiast na odcinku Dobieszyn - Radom będzie zaprojektowano post. odg. Lesiów, dzieląc odcinek na dwa szlaki długości około 14,5 km i 9,8 km.

Wychodząc naprzeciw naszym oczekiwaniom, PLK podjęły także decyzję o budowie wszystkich peronów na odcinku z wysokością 76 cm ponad poziom główki szyny (PGS). Niższe perony, zaplanowane pierwotnie na odcinku za Warką, choć dopuszczalne przepisami, są dostosowane do taboru niskopodłogowego i niewygodne przy wsiadaniu i wysiadaniu z innych pociągów. W warunkach polskich obniżony poziom podłogi mają wyłącznie autobusy szynowe. Przeznaczone są one jednak do obsługi linii o charakterze regionalnym. Na linii nr 8, która jest linią magistralną pierwszorzędą, nie należy się spodziewać kursowania autobusów szynowych - głównym taborem na tej linii pozostaną elektryczne zespoły trakcyjne o poziomym podłogi nie niższym niż 0,8 m ponad PGS. Koszt budowy peronu w minimalnym stopniu zależy od jego wysokości.

PLK rozpatrzy możliwość zastosowania rozjazdów o promieniu $R=500$ między torami głównymi zasadniczymi,

tam gdzie nie będzie to powodowało dodatkowych wykupów gruntów, a także nie spowoduje ograniczenia długości torów stacyjnych. Ostateczne lokalizacje gdzie zostaną zaprojektowane w/w rozjazdy zostaną określone na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Zdaniem Zielonego Mazowsza, zastosowanie gorszej klasy rozjazdów 1:9 $R=300m$ byłoby niezgodne z zasadami dobrej praktyki (prędkość dla kierunku skrajnego równa co najmniej połowie prędkości szlakowej). Uzyskane oszczędności byłyby pozorne i mściłyby się przez dziesiątki lat eksploatacji. Różnica kosztów będzie minimalna w całkowitych kosztach inwestycji, a wpływ na rezultaty projektu istotny.

PLK zadeklarowało również ograniczenie stosowania wyrobów z PVC i PU w ramach projektu. Analiza cyklu życia tych materiałów wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska i zdrowia ludzi. Wszystkie wyroby z PVC i PU mają swoje przyjazne środowisku zamienniki, w tym z innych tworzyw sztucznych, w większości porównywalne cenowo.

Na etapie pozwolenia budowlanego będzie ponownie wykonywana ocena oddziaływania na środowisko, a więc będzie jeszcze okazją zabiegać o spełnienie niektórych postulatów szczegółowych, na razie niezrealizowanych. Najważniejsze sprawy, o jakie będzie się starać Zielone Mazowsze, to:

- Objęcie przystanków monitoringiem. Jak pokazują dotychczasowe modernizacje, większość infrastruktury przystankowej ulega szybkiej dewastacji niedługo po zakończeniu inwestycji. Taki proces jest marnowaniem środków finansowych, jest sprzeczny z zasadą trwałości projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej i odstrasza pasażerów od korzystania z kolei.
- Zmianę układu torowego stacji Piaseczno, aby możliwe było wybudowanie (choćby w przyszłości) nowego przystanku pod planowanym wiaduktem drogi nr 721. Realizacja tego postulatu umożliwiłaby przejęcie przez kolej dowozu do Warszawy wielu mieszkańców takich miejscowości jak Konstancin - Jeziorna, Stara Iwiczna, Lesznowola, czy Magdalenka.
- Powiększenie planowanej rezerwy na tory postojowe w Zalesiu tak, aby mogły pomieścić więcej pociągów SKM niż 1-2 (najlepiej 2 tory z możliwością niezależnego wjazdu i wyjazdu). Należy tu uniknąć błędów

popętnionych w przypadku stacji Sulejówek Miłosna na linii nr 2. Na stacji tej zaprojektowano jeden tor dodatkowy na zewnątrz torów głównych, co powoduje ogromne komplikacje funkcjonalne: na stacji może stać zawsze najwyżej jeden skład SKM, a w czasie wjazdu na stację jego trasa nie może kolidować z pociągami nie tylko na torze w kierunku Siedlec, ale także na torze w kierunku Warszawy. Powoduje to ogromne utrudnienia, w tym brak możliwości uruchomienia dodatkowych pociągów w szczycie.

- Budowa na stacji Nowa Iwiczna krawędzi od strony toru bocznego do Siekierok. Krawędź ta (najlepiej jako druga krawędź peronu przy torze 2), umożliwi uru-

chomienie przewozów pasażerskich wahadłowych w oparciu o autobus szynowy na trasie Jeziorna - Nowa Iwiczna, skomunikowanych z pociągami na linii nr 8.

Będziemy także przyglądać się projektom przystanków pod kątem funkcjonalności przyjętych rozwiązań dla pieszych i rowerzystów. Zależy nam m.in. na dobrej dostępności pieszej peronów (obustronne dojścia) oraz wyposażeniu przystanków w zadane i bezpieczne stojaki dla rowerów.

Mamy nadzieję, że nawiązana współpraca z kierownictwem projektu, a także z centralą w Warszawie zaowocuje przeprowadzeniem modernizacji linii z dopracowaniem wszystkich szczegółów. ●



Zuzanna Iskierka

Rail Baltica – wczesne konsultacje

Jak dojechać z Białegostoku do Trakiszek?

Rail Baltica to jeden z europejskich korytarzy transportowych, ma połączyć Warszawę z Helsinkami przez Kowno, Rygę i Tallinn. Rozpatrywane są dwa warianty przebiegu linii w Polsce między Białymstokiem a Suwałkami:

1. przez Sokółkę i Augustów
2. przez Elk i Olecko,

w wersjach szybkości do 120 km/h, 160 km/h i 200 km/h.

Decyzja, który wariant będzie realizowany, powinna zostać podjęta już wkrótce.

W dniach 7-8.05.2009 Zielone Mazowsze brało udział w pierwszym spotkaniu w ramach konsultacji społecznych projektu, zorganizowanych przez PLK SA. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele PLK, samorządów lokalnych i regionalnych, parków narodowych, przez które może przebiegać Rail Baltica, organizacje pozarządowe, firmy, które przygotowują studium wykonalności (Pöyry) i ocenę oddziaływania na środowisko (Eko-log), a także reprezentanci kolei

litewskich. W ciągu 2 dni odbył się przejazd szynobusem po obu wariantach planowanej trasy, krótko zaprezentowano warianty projektu i zagadnienia z przygotowywanych studium wykonalności i oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzono też ok. godzinną dyskusję po prezentacjach, kontynuowaną w czasie przejazdu. →



Raczk: nowy most kolejowy nad Rospułą projektanci proponują połączyć z projektowaną drogową obwodnicą Augustowa, aby skumulować uciążliwości w jednym korytarzu (AB).

Oba rozpatrywane warianty przebiegu Rail Baltica w Polsce prowadzą przez tereny cenne przyrodniczo, należące do sieci Natura 2000, m.in.: Puszcze Knyszyńską, Puszcze Augustowską, Dolinę Biebrzy, Ostoje Knyszyńską, Biebrzańską i Wigierską, a także przez Dolinę Rospudy. Realizacja inwestycji będzie stanowiła zagrożenie dla przyrody. Według firmy Eko-log, przygotowującej OOS, wariant przez Ełk i Olecko byłby nieco mniej szkodliwy.

W obu wariantach aktualnie istniejące pojedyncze torowiska byłyby zmodernizowane, zbudowano by także drugi tor na niemal całej długości trasy. Wariant przez Sokółkę i Augustów jest krótszy. Wariant przez Ełk i Olecko wymagałby wybudowania łącznic w Białymstoku i Olecku, by uniknąć konieczności zmiany kierunku jazdy. W Suwałkach przewidziane jest odtworzenie łącznika i budowa nowej stacji przelotowej w rejonie mostu na Hańczy.

Aby możliwe było zwiększenie prędkości, w obu wariantach w kilku miejscach przewidziana jest korekta przebiegu torów. Przy wariacie prędkości 200 km/h konieczne byłoby wyeliminowanie przejazdów kolejowych, wszystkie skrzyżowania byłyby bezkolizyjne.

Koszty realizacji poszczególnych wariantów i ich przewidywana opłacalność nie są jeszcze znane.

Dyskusja nad przebudową

W trakcie dyskusji pojawiały się różnego typu uwagi.

- Przedstawiciele samorządów z Dąbrowy Białostockiej i Augustowa domagali się poprowadzenia Rail Baltica przez ich miasta, wyrażali obawę, że linia kolejowa nie wybrana jako odcinek Rail Baltica ulegnie degradacji i zamknięciu.

- Reprezentant Biebrzańskiego Parku Narodowego, zaznaczając, że tematem dopiero zajmie się Rada Naukowa Parku, zwracał uwagę, że wśród wariantów przebiegu Rail Baltica powinien być rozpatrzony także wariant możliwie najmniej ingerujący w obszary przyrodniczo cenne, a skoro tra-

sa ma być wykorzystywana głównie dla ruchu tranzytowego mogłaby mieć zupełnie inny przebieg, np. przez Ostrołękę, z pominięciem Biebrzańskiego Parku Narodowego. Ponieważ na terenie parków narodowych nie można wykorzystywać odstraszaczy zwierząt, postulowano wprowadzenie miejscowych ograniczeń prędkości na obszarach gdzie już teraz są wypadki z udziałem dużych zwierząt, takich jak łosie.

- Ze strony podlaskich organizacji pozarządowych m.in. wyrażano obawy, że wraz z modernizacją Rail Baltica mogą wzrosnąć ceny dostępu do infrastruktury kolejowej, co oznaczałoby zmniejszenie wykorzystania kolei przez lokalne społeczności ze względów finansowych.

Zagadnienie, na ile zmodernizowana linia kolejowa będzie mogła przejąć część drogowych przewozów towarowych, czy poprzez przewozy kontenerowe, czy przewożenie całych tirów, w czasie spotkania nie było rozpatrywane. Nie wiadomo też, jakie decyzje odnośnie Rail Baltica i infrastruktury do przewozów i przeładunków towarowych zostaną podjęte na Litwie. Z perspektywy oddziaływania inwestycji na środowisko jest to istotne: przejęcie części ładunków przewożonych obecnie transportem samochodowym przez kolej pozwoliłoby na zmniejszenie szkodliwego oddziaływania transportu w regionie.

Konsultacje przeprowadzone 7-8.05.2009 przez PLK były interesujące nie tylko ze względu na omawiany temat, ale także na sam sposób ich przeprowadzenia. Standardowo gotowe projekty inwestycji są wykładane w urzędach na okres 21 dni, zainteresowane strony, jeśli w ogóle zorientują się, że projekt jest właśnie konsultowany, mogą zgłaszać uwagi. W tym przypadku przed podjęciem ostatecznych decyzji inwestor zorganizował przejazd by umożliwić wizję lokalną, uczestnicy byli cały czas zachęceni przez PLK oraz wykonawców OOS i studium wykonalności do wypowiedzi. Podkreślano, że w obecnej fazie projektu możliwości uwzględniania różnego typu uwag są największe, i dlatego już teraz rozpoczęto konsultacje. ●



Przebieg linii kolejowej przez Biebrzański Park Narodowy przez most nad kanałem Rudzkim (AB).

Wojciech Szymalski

Debata o zrównoważonym transporcie w Polsce

8 kwietnia 2009 r. w Villi Foksal Centrum Zrównoważonego Transportu Zielonego Mazowsza oraz Centrum Komunikacji Medialnej Media Trend zorganizowały debatę pt: Transport zrównoważony. Celem debaty było zidentyfikowanie głównych dylematów rozwoju transportu w Polsce oraz promocja projektu Forum LINK, którego Zielone Mazowsze jest krajowym punktem kontaktowym. Transport zrównoważony to jednocześnie temat leżący w polu zainteresowania tego projektu, jako warunek zewnętrzny funkcjonowania intermodalności w transporcie pasażerskim.

W debacie pod przewodnictwem Wojciecha Szymalskiego wzięło udział 10 przedstawicieli firm i instytucji aktywnych na rynku transportowym z prezentacjami, oraz kilkadziesiąt zaproszonych osób. Wśród gości byli przedstawiciele: VTI (Szwecja), Mennicy Polskiej S.A., PKP Informatyka, Thales Rail Sygnalling Solutions, Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, PKP Polskie Linie Kolejowe, Stadler Bussnang AG, Systra S.A., TINES S.A.

Największe zainteresowanie mediów oraz uczestników wzbudziła prezentacja gościa ze Szwecji - Bertila Hylena. Jako przedstawiciel konsorcjum organizacji prowadzących projekt Forum LINK opowiedział on o rozwiązaniach w zakresie intermodalności wdrożonych w Szwecji, m.in. wspólnym bilecie na cały kraj, zintegrowanej informacji pasażerskiej. Artykuł o tych rozwiązaniach zaprezentowaliśmy w artykule zawartym w poprzednim numerze biuletynu Zielone Światło.

Największe kontrowersje wzbudziła natomiast prezentacja dr. Janusza Rymczy z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, głównie dlatego, iż poruszył on temat rozbudowy wiaduktu w ulicy Andersa. Ponadto dowodził, iż inwestycje w drogi w Polsce powinny mieć szczególny priorytet, a w trakcie ich realizacji nie można pozwolić na żadne kompromisy w kwestiach środowiskowych, np. pozostawienie cennych drzew w skrajni czy wydłużenia trasy ze względu na racje środowiskowe.

Dylematy transportu zrównoważonego

W trakcie debaty i dyskusji końcowej dało się wychwycić następujące najważniejsze dylematy transportu zrównoważonego w Polsce:

1. Czy istotniejsze jest podejmowanie rozwiązań organizacyjno-prawnych czy technicznych?

Dylemat ten rysuje się głównie w następujących kwestiach szczegółowych:

- erozji znaczenia planowania przestrzennego w organizacji transportu w Polsce, kosztem wzrostu znaczenia realizacji pojedynczych inwestycji (do czego przyczyniają się tzw. specustawy);
- przedkładania rozwiązań technicznych w zakresie transportu publicznego (m.in. karty miejskie, bilety na SMS itp.) nad dopracowanie rozwiązań organizacyjnych (organizacja wspólnych biletów, rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej);
- przeroście liczby dokumentów planistycznych w stosunku do faktycznej realizacji postanowień tych dokumentów.

Wydaje się, że dla zrównoważonego transportu lepiej, jeśli warunki organizacyjno-prawne są wstępem do realizacji rozwiązań technicznych, głównie ze względu na fakt, iż to eksploatacja, a nie budowa, jest kluczowym etapem cyklu życia danej inwestycji.

2. Jakie inwestycje powinny mieć priorytet w polityce państwa?

W szczególności ten dylemat występuje w zakresie wyboru pomiędzy inwestycjami drogowymi i kolejowymi. Krajowa sieć kolejowa i drogową w Polsce są w podobnie złym stanie, co pokazały prezentacje dr Janusza Rymczy z PIIB i pani dyrektor Urszuli Michajłow z PKP PLK S.A. Tymczasem obecnie istotnie więcej inwestuje się w rozbudowę sieci drogowej niż kolejowej, mimo iż internalizacja kosztów zewnętrznych infrastruktury drogowej powoduje lawinowy wzrost kosztów budowy dróg, a podobne zjawisko występuje jedynie w ograniczonym zakresie w transporcie kolejowym, który ma znacznie niższe koszty zewnętrzne. Dla zrównoważonego transportu byłoby lepiej, gdyby realizowano inwestycje o jak najmniejszych kosztach zewnętrznych. →

3. W jaki sposób należy włączyć społeczeństwo do debaty nad problemami transportu w Polsce?

Poruszona jeszcze raz kwestia problematycznej rozbudowy wiaduktu w ulicy Andersa pozwoliła zidentyfikować podstawową rozbieżność pomiędzy środowiskiem drogowców oraz organizacji ekologicznych. Ci pierwsi twierdzą, że organizacje ekologiczne uniemożliwiają prawidłowe prowadzenie procesu inwestycyjnego nakładając dodatkowe wymagania na inwestorów, których realizację te organizacje powinny pokryć z własnych środków. Ci drudzy, że to środowisko drogowców nie przykłada się do prawidłowej organizacji procesu udziału społecznego i do właściwego traktowania złożonych w nim wniosków. Jednocześnie istotnym nowum jest kolejne dostosowanie polskiego prawa do wymagań Unii Europejskiej w zakresie udziału społecznego. W każdym razie, aby osiągnąć zrównoważony rozwój transportu, należy być raczej otwartym na dyskusję i nie unikać konfrontacji opinii.

4. Czy tylko zaspokajając potrzeby transportowe czy też nimi zarządzać?

Obecnie lawinowo rosną potrzeby w zakresie transportu drogowego i lotniczego, a spada zapotrzebowanie na usługi kolei i niekiedy także transportu publicznego w miastach. Przykłady miast zagranicznych pokazują, że zarzą-

danie potokami ruchu i ich przenoszenie pomiędzy różnymi środkami transportu jest możliwe, ale nie jest pewne czy faktycznie możemy ograniczać potrzeby transportowe, choć możemy je doskonale kreować - czego przykładem jest np. organizacja masowych imprez sportowych.

Prezentacje z debaty

Slajdy z prezentacji dostępne są na naszej stronie internetowej www.czt.zm.org.pl

Całość prezentacji oraz debaty została zarejestrowana w formie nagrania video i zebrana w postaci dysku CD. Brakuje na nim jedynie prezentacji dr. Janusza Rymczy, który odmówił udostępnienia materiałów. Dysk CD udostępniany jest na życzenie - ilość dostępnych egzemplarzy jest ograniczona. W celu udostępnienia dysku należy się zwrócić do biura stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Główne tezy prezentacji przedstawione zostały także w dzienniku Puls Biznesu z dnia 16 kwietnia 2009. W tym samym numerze zaprezentowano wywiad Wojciecha Szymalskiego z Edgarem Thielmannem - dyrektorem generalnym Departamentu Programów Nawigacji Satelitarnej i Inteligentnych Systemów Transportowych, Dyrekcji ds. Transportu i Energetyki Komisji Europejskiej. ●



Nowa stacja kolejowa w Świnoujściu

Osoba spacerująca po centrum Świnoujścia może doznać zaskoczenia - nagle spomiędzy krzaków i placów budów wyłania się elegancki przystanek kolejowy. Jeszcze bardziej zaskoczony zostanie rowerzysta - oto przy wejściu znajdzie duży parking ze stojakami typu Sheffield. Przy peronie zatrzymują się eleganckie pociągi, na jednym z dwóch nowiutkich torów, wykonanych w technologii podsypkowej z elementami tłumiącymi drgania. Przy wejściu na stację zawieszono tablice informacyjne z ogłoszeniami i rozkładami jazdy, a całość wyposażono w zgrabne wiaty oraz oznakowanie dla niewidomych.

Organizacja peronu jest wzorcowa - dużo przestrzeni, wszystkie elementy infrastruktury - słupki, latarnie, ławeczki, wiaty, kosze na śmiecie znajdują się idealnie pośrodku, pozostawiając absolutnie swobodną przestrzeń wymiany pasażerów. Tablice informacyjne ustawiono przy wejściu, zamiast, jak to najczęściej w Polsce bywa, gdzieś pośrodku stacji, gdzie zewsząd jest do nich daleko. Zadbano nawet o to, żeby płotki zabezpieczające były typu rurowego, a nie w postaci paskudnych ram z prętami lub wypełnieniem siatką.

Krawędzie peronów wyposażone zostały w płytki z rowkami i guzkami, przeznaczonymi dla niewidomych. Układ płytek obejmuje całą stację i pełni rolę podwójną - ostrzegawczą przy zbliżaniu się do krawędzi oraz prowadzącą od wejścia na peron. W połączeniu z brakiem jakichkolwiek przeszkód na tak wytyczonej trasie jest to rozwiązanie idealne. W tym momencie uważny obserwator powinien się zastanowić, o co tu właściwie chodzi. Przecież zarówno PKP, jak i Metro Warszawskie przekonują nas, że oznakowanie dla niewidomych nie może być stosowane w Polsce, gdyż nie ma dla niego stosownych, polskich przepisów, obowiązujących w obrębie obiektów kolejowych. Skąd zatem w Świnoujściu taka infrastruktura? Odpowiedź znajdziemy na tablicach informacyjnych oraz oznakowaniu obu torów - są one dwujęzyczne, po polsku i niemiecku. Cała stacja, tory

i jeżdżące po nich pociągi są niemieckie i obsługują linię z Ahlbeck do Świnoujścia. Od tego momentu nie dziwimy się, że nasze codzienne NIEDASIE tu nie obowiązuje - są stojaki na rowery, żadnych przeszkód w strefie wymiany pasażerów i do tego oznakowanie dla niewidomych, jak też łagodny podjazd z ulicy na peron, dostosowany do potrzeb starszych i niepełnosprawnych. Podłoga szynobusu też jakoś dziwnie blisko poziomu peronu, do tego wysuwane rampy i przede wszystkim możliwość przewozu rowerów - bez żadnych problemów, z zachętą w postaci wyraźnie oznakowanych drzwi do wydzielonego przedziału. Nie trzeba dodawać, że wewnątrz pociągu jest elegancko, z fotelami typu lotniczego i kamerami monitoringu.

Krąży wiele opowieści o trudnościach z odbiorem technicznym stacji i końcowego fragmentu linii kolejowej. Podobno polskie władze długo nie mogły pogodzić się z niemieckim systemem zabezpieczania ruchu oraz... oznakowaniem dla niewidomych. Brzmi znajomo - wiadomo, nasze sterowanie ruchem i infrastruktura dedykowana niepełnosprawnym i rowerzystom są bezdyskusyjnie na wyższym poziomie, niż wszystko na stacji Świnoujście - Centrum, więc warto chyba było Niemcom tę wyższość okazać, choćby drocząc się troszeczkę i przez jakiś czas.

Opisywana linia została doprowadzona z Niemiec dla połączenia Świnoujścia z całym regionem nadmorskim u naszych zachodnich sąsiadów. Obsługuje ją niemiecka Uznamka Kolej Nadmorska Sp. z o.o. (Usedomer Bäderbahn GmbH), która w całości pokryła koszty inwestycji, z wykupem gruntów włącznie. Przejazd nią jest godzien polecenia z uwagi na walory krajobrazowe, można też zażyć odmiennych warunków wypoczynku na wybrzeżu Bałtyku - w ciszy, z dojazdem wytyczonymi ścieżkami rowerowymi, bez hałaśliwych budek z piwem i kebabem oraz bez zaparkowanych gdzie się da (czyli wszędzie) samochodów.



Zielone Światło

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

czf@zm.org.pl

www.czf.zm.org.pl

redaktor naczelny: Wojciech Szymalski

sekretarz redakcji: Beata Gładoch

skład: EFEKT STUDIO Sp. z o.o., www.efektstudio.eu

- Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjectacji 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.
- „Druk: Poligrafia ARO - Hanna Ożogowska, Warszawa.
- Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych zatrzymaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 20 marca 2009 r. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: AB - Aleksander Buczyński, HP - Hubert Pollak, KR - Krzysztof Rytel, TR - Tomasz Roliński.



Zupełnie inaczej wygląda stacja kolejowa po drugiej stronie Odry, w Świnoujściu Głównym i Świnoujściu Porcie. To znaczy wygląda ona jak każda typowa stacja w Polsce, więc szkoda czasu i miejsca na jej opis. Dość powiedzieć, że w maju br. pociągi już (jeszcze) nie dojeżdżały na stację Port, usytuowaną przy terminalu promowym do Szwecji i Danii, gdyż PKP nie uważała za stosowne tego czynić, każąc pieszym pasażerom pokonywać dystans ponad 600 m do stacji głównej. Co więcej, zgodnie ze staropolską tradycją, pociąg poranny do Szczecina odjeżdża o 8:20, zaś prom z Kopenhagi od co najmniej 15 lat przybija zawsze o 8:30. Następny pociąg w stronę Szczecina odchodzi około jedenastej. Rozkłady jazdy autobusów rejsowych także nie uwzględniają tej relacji, zatem obecność dużej liczby busów nikogo nie dziwi (cena zwykle do negocjacji). Z litości nie przytaczamy opisu "dworca" autobusowego (ciekawostką są misy z piaskiem, bez drzew, czekające jakby na olej kapiący z silników), za to zwracamy uwagę na przygotowanie stacji Port na niepełnosprawnych i mniej skocznych pasażerów, czyli wysokie progi pod nasze nogi. Tu pewnie problemów z odbiorem technicznym nie było.

Po co Niemcy wybudowali linię kolejową do Świnoujścia? Po pierwsze, dla nich oczywiste jest przywracanie dawniej istniejących i rozwijanie nowych połączeń lokalnych. Po drugie,

mieszkańcy Świnoujścia i turyści mają możliwość udania się do Niemiec bez konieczności dojazdu do Szczecina (patrz powyżej) i korzystania dalej z usług PKP w relacji do Berlina. Podróż do Peenemünde tą drogą to kwestia około pięciokrotnego wydłużenia dystansu i straty prawie całego dnia. Linia z Ahlbeck jest także atrakcyjna dla Niemców, gdyż pozwala im łatwo odwiedzić miasto należące niegdyś do Prus, a potem Niemiec, ponadto większość usług w Świnoujściu nastawiona jest także na przybyszów z kierunku zachodniego (włącznie ze sprzedażą gipsowych krasnali).



CENNIK wynajęcia powierzchni reklamowej w biuletynie Zielone Światło (ceny netto)

A4
(297x210)

2000 zł

A5
(148x210)

1300 zł

A6
(105x148)

700 zł

A7
(74x105)

400 zł

KOLOR

A4
(297x210)

1500 zł

A5
(148x210)

900 zł

A6
(105x148)

500 zł

A7
(74x105)

300 zł

CZARNO BIAŁY

OSTATNIA STRONA +50% CENY

Preferujemy gotowe materiały reklamowe w formie elektronicznej, np. CD.

Pismo jest wysyłane bezpośrednio do samorządów, przedsiębiorstw transportowych, urzędów administracji rządowej i samorządowej, organizacji pozarządowych. Nakład pisma - 2000 egz.