



Biała Księga Mobilności



Biała Księga Mobilności



Spis treści

Narodziny mobilności	6
Nowe idee dla transportu publicznego	8
Biała Księga Mobilności okiem pasażera	10
Bariera chaosu przestrzennego	11
Istota planowania strategicznego i obowiązujące normy prawne	16
Aglomeracja i obszar metropolitalny	46
Urban sprawl – mankamenty suburbanizacji	56
Renesans tramwaju	68
Infrastruktura i tabor miejski jako elementy kształtujące przestrzeń i wizerunek miast	82
Rozkłady jazdy	94
Systemy taryfowe	100
Problemy pieszych w polskich miastach	108
Renesans ruchu pieszego w mieście	118
Rower w mieście	128
Samoobsługowa wypożyczalnia rowerów jako ważny element ogólnej polityki transportowej miast	136
Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	154
Połączenie kolejowe do lotniska Chopina	158
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	160
Tramwaje Śląskie	164
KZK GOP (Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego)	166
Darmowa komunikacja miejska w Żorach	170
Warszawski Trakt Królewski	172
SKM Warszawa	176
Tramwaje Warszawskie	180
BiT City (Bydgoszcz, Toruń)	184
Śląska Karta Usług Publicznych	186
Tramwaje w Olsztynie	188
Żegluga Świnoujska	190
Tramwaje w Bydgoszczy	192



STOWARZYSZENIE
TRANSPORTU
PUBLICZNEGO

Stowarzyszenie Transportu Publicznego

Stowarzyszenie Transportu Publicznego skupia przedstawicieli jednostek działających w sektorze transportu publicznego. Jego członkami są przedstawiciele zarządców i podmiotów realizujących przewozy. Celem stowarzyszenia jest promowanie nowoczesnego, ekologicznego i przyjaznego pasażerom transportu. Stowarzyszenie kładzie nacisk na promowanie działań prowadzących do integracji różnych środków transportu, tak aby jak najwięcej mieszkańców Polski zdecydowało się na ograniczenie wykorzystania samochodu.

Biała Księga Mobilności - autorzy

Oddajemy do Państwa rąk dokument, który powstał dzięki staraniom członków Stowarzyszenia Transportu Publicznego oraz osób przez Stowarzyszenie zaproszonych. Biała Księga Mobilności stanowić ma punkt wyjścia do ogólnokrajowej dyskusji na temat zmian zachodzących w sferze mobilności i transportu publicznego. Mamy nadzieję, że pokaże ona decydentom różnego szczebla, jak wiele zmian zachodzi w nawykach transportowych Polaków i ułatwi sprostanie oczekiwaniom obywateli.

Nad Białą Księgą Mobilności pracowali następujący autorzy (w kolejności zamieszczonych tekstów):

Bogusław Kowalski - partner w Zespole Doradców Gospodarczych TOR

Leszek Ruta - prezes Stowarzyszenia Transportu Publicznego

dr Michał Beim - adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu

Łukasz Malinowski - redaktor naczelny Rynek Kolejowy i Transport Publiczny, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Paweł Rydzyński - analityk w Zespole Doradców Gospodarczych TOR

Mariusz Hassa - doktorant, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego, prezes Stowarzyszenia OPPEN

Patryk Bednarz - prawnik

Maciej Florczak - ZTM Warszawa

Janusz Górny - Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Daniel Złamal - ZTM Warszawa

Rafał Stawecki - Miasta dla Rowerów

Olivier Schneider - Miasta dla Rowerów

Adam Muth - ZTM Warszawa

Jacek Grunt-Mejer - psycholog transportu

Adam Piotr Zając - SISKOM Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji

Łukasz Pastor - Transport Publiczny

Jakub Madrjas - Rynek Kolejowy

Witold Urbanowicz - Transport Publiczny

Justyna Urbaniak - Rynek Infrastruktury

Roman Czubiński - Rynek Kolejowy

Pracami kierował: Łukasz Malinowski. Współpraca: Paweł Rydzyński

Bogusław Kowalski
Zespół Doradców Gospodarczych TOR - partner
Kongres Transportu Publicznego - przewodniczący rady programowej

Narodziny mobilności



Wyzwanie efektywności

Efektywne przepływy zasobów są jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed współczesnym modelem rozwoju społeczno-gospodarczego. Dotyczy to tak samo zasobów materialnych i informatycznych, jak i zasobów ludzkich. Kierując się podstawowymi kryteriami procesów logistycznych, można przyjąć, że pożądanym stanem jest taki, w którym właściwe zasoby we właściwej ilości docierają we właściwym czasie na właściwe miejsce, przy zachowaniu właściwej jakości i po właściwych kosztach. Taki stan jest celem wielu działań (nie tylko transportowych), rozwijających systemy służące poprawie mobilności, prowadzonych na różnych szczeblach władzy publicznej.


Spojrzenie na te zagadnienia z perspektywy logistycznej jest jak najbardziej adekwatne. Logistyka bowiem zajmuje się integracją różnych procesów w jeden spójny system. Osiągany w ten sposób efekt synergii przynosi wartość dodaną w postaci płynniejszego przemieszczania zasobów. Jest to istotne tym bardziej, że spotykamy się z rosnącymi oczekiwaniami w zakresie jakości, szybkości, dostępu do informacji. I musimy im podołać, respektując zasadę zrównoważonego rozwoju oraz prawo do mobilności jako powszechnej usługi publicznej. Bez integracji dziedzin dotąd funkcjonujących samodzielnie zrealizowanie tych zadań nie jest możliwe.

Z tego powodu słowo „transport” zaczynamy coraz częściej zastępować pojęciem „mobilność”. Bo do spełnienia współczesnych potrzeb w zakresie przemieszczania zasobów nie wystarczy już tylko infrastruktura transportowa i świadczona w oparciu o nią usługa przewozowa. Trzeba to zsynchronizować z planowaniem przestrzennym, architekturą miejską, ochroną środowiska, bezpieczeństwem ruchu i bezpieczeństwem publicznym, organizacją czasu pracy, organizacją produkcji i zaopatrzenia, polityką społeczną, organizacją imprez masowych, a nawet edukacją i wychowaniem obywatelskim.

Samochód nie jest rozwiązaniem

W takim szerokim, horyzontalnym ujęciu, odkrywającym wiele dotąd niedostrzeganych powiązań, zaczynamy zupełnie inaczej patrzeć na różne formy przemieszczania się. To, co do tej pory widzieliśmy jako nieatrakcyjne i nieprzydatne, w takim ujęciu zaczyna zyskiwać na atrakcyjności. Dotyczy to w pierwszej kolejności transportu szynowego: tramwaju oraz kolei miejskich i aglomeracyjnych. Okazuje się, że w warunkach silnego zatłoczenia miast wynikającego z żywołowego rozwoju motoryzacji indywidualnej tylko rozwój tych form przewozów zbiorowych pozwala na zapewnienie jako takiej płynności przemieszczania się. Do tego dochodzą względy ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem spalinami oraz poprawa bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej.

Ale transport szynowy jest efektywny tylko wtedy, gdy obsługuje duże potoki podróżnych. Dlatego rozwój tego typu transportu ma sens, gdy na jego potrzeby „pracuje” cała sieć komunikacji zbiorowej i zarządzanie ruchem motoryzacji indywidualnej. Inteligentne systemy transportowe w powiązaniu z rozbudową odpowiedniej infrastruktury w postaci zintegrowanych węzłów przesiadkowych i sieci parkingów zachęcają do korzystania z transportu szynowego,



Do spełnienia współczesnych potrzeb w zakresie przemieszczania zasobów nie wystarczy już tylko infrastruktura transportowa i świadczona w oparciu o nią usługa przewozowa.

Łącząc go z innymi formami przewozów w realizacji podróży. Dodatkowymi narzędziami budującymi jednolity system przewozowy są różne rozwiązania w zakresie informacji pasażerskiej i promocyjnych rozwiązań taryfowych.

Bardzo interesującym kierunkiem jest stosowanie zerowej taryfy (tzw. bezpłatnej). W ostatnim czasie zarówno w Europie (Tallin), jak i w Polsce (np. Żory) wprowadzono takie rozwiązanie w odniesieniu do wybranych grup pasażerów, jak i do określonego obszaru. Z jednej strony rozwiązania takie ułatwiają dostęp do transportu zbiorowego, ale z drugiej oznaczają przesunięcie sporych kwot w wydatkach budżetowych na bieżące dotowanie przewozów. W praktyce może to prowadzić do znaczącego ograniczenia nakładów na inwestycje taborowe i infrastrukturalne, co z kolei będzie skutkowało obniżaniem jakości świadczonych usług i ucieczką pasażerów właśnie z tego powodu. Doświadczenia ze stosowania taryfy zerowej na pewno będą miały istotny wpływ na przyszły kształt mobilności.

Na nowo odkrywamy też znaczenie ruchu rowerowego, który staje się atrakcyjnym uzupełnieniem sieci komunikacji zbiorowej. Jest to możliwe w dużej mierze za sprawą nowego stylu życia w miastach. Preferowanie ruchu jako elementu wpływającego na nasze zdrowie i pomagającego w walce z chorobami cywilizacyjnymi wyzwoiliło modę na korzystanie z roweru nie tylko rekreacyjnie, ale także w celach transportowych. A to z kolei stawia odpowiednie wyzwania w zakresie adekwatnej infrastruktury liniowej i punktowej. W tym samym kontekście zaczynamy doceniać ruch pieszy.

Obie te formy przemieszczania się, jeśli zostaną właściwie wkomponowane w przestrzeń i będą docenione jako część systemu komunikacyjnego, mogą odegrać niebagatelną rolę w poprawie płynności przemieszczania się mieszkańców miast. Dodatkowo pozwolą na osiągnięcie celów związanych z równoważeniem rozwoju i ochroną środowiska. Obok niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych konieczne jest promowanie zachowań komunikacyjnych wśród dzieci i młodzieży, łączących wybór środka lokomocji ze wspólną odpowiedzialnością za jakość życia w mieście. Wychowanie komunikacyjne na stałe powinno stać się częścią edukacji szkolnej.

Procesy, o których tu mowa, toczą się na wielu płaszczyznach. Przede wszystkim w zakresie decyzji władz publicznych szczebla unijnego i krajowego, ale też regionalnego i lokalnego. Od tych decyzji zależy charakter i tempo prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych uwalniających nowe możliwości. Ale współczesne i przyszłe kształtowanie mobilności rozgrywa się też w naszej świadomości, wiedzy i wyobrażeniach o tym, co dobre i potrzebne. Biała Księga Mobilności jest próbą uchwycenia dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości transportowej w powiązaniu z otoczeniem. Fotografia stanu obecnego jest punktem wyjścia do uchwycenia charakterystyki kierunków toczących się zmian i wskazania dobrych praktyk. Bo odpowiedź na pytanie o mobilność w przyszłości jest też odpowiedzią na pytanie o warunki, w jakich przyjdzie nam żyć.

Łukasz Malinowski
Zespół Doradców Gospodarczych TOR - dyrektor ds. wydawniczych
Transport Publiczny, Rynek Kolejowy - redaktor naczelny

Nowe idee dla transportu publicznego



Praca u podstaw

Duże sprawy rozpoczynają się od małych – i w przypadku szeroko rozumianej mobilności nie może być inaczej. Z piramidy potrzeb człowieka, stworzonej przez Abrahama Masłowa, wynika jednoznacznie, że nie można np. rozwijać zainteresowań w momencie, w którym nie zostały zaspokojone potrzeby fizjologiczne. W obszarze transportu i mobilności nie jest inaczej. Jeśli pewne działania o charakterze fundamentalnym nie zostaną zrealizowane, to cały system będzie funkcjonował wadliwie.

Można kupować pociągi Pendolino za 2,5 mld zł i modernizować za jeszcze większe pieniądze linie kolejowe, po których one oraz inne składy pojadą. To jednak nie wystarczy, by zadowolić pasażera. Jeśli w Gdyni, Krakowie czy Wrocławiu, dokąd przyjadą nowoczesne pociągi dalekobieżne, składy regionalne nie będą z nimi skomunikowane, to wiele osób zrezygnuje z takiej podróży. Stracą wszyscy – od PKP Intercity, przez operatorów regionalnych, po lokalną komunikację miejską. Podróżny wybierze bowiem własny samochód. O pełnym zintegrowaniu rozkładów jazdy i taryf, pozwalającym np. na przejazd Pendolino i przez 24 godziny komunikacją miejską, możemy obecnie tylko pomarzyć. Bez takich rozwiązań transport publiczny będzie jednak na straconej pozycji.

Jeśli buduje się drogę rowerową, to w całości, a nie zapominając przeprowadzić ją np. przez jedno skrzyżowanie, na którym nadgorliwi strażnicy miejscy wlepiają kierowcom jednośladowi mandat za mandatem. Jeśli PKP PLK buduje nowy przystanek kolejowy, to najbliższy przystanek autobusowy nie może znajdować się w odległości mierzonej kilometrami od niego, ale powinien znajdować się nie dalej niż 100 czy 200 m. Jeśli tworzy się system park&ride, to nie w taki sposób, że wytycza się drutem kolczastym albo plastikową taśmą kawałek glinianego klepiska. P&R musi być nowoczesnym, oświetlonym parkingiem, objętym monitoringiem wizyjnym, najlepiej strzeżonym, na którym kierowca w cenie biletu miesięcznego na transport zbiorowy (naturalnie mowa tu o bilecie zintegrowanym – obejmującym nie tylko pociągi) może zostawić swój samochód czy rower. Parking taki nie może być też zlokalizowany w centrum miasta. Tysiąc nowych miejsc postojowych przy głównym dworcu nie zmniejszy kongestii w centrum. Cztery parkingi na obrzeżach blisko przystanków i zintegrowany z systemem biletu miejskiej ogólnodostępny rower w centrum – już tak.

Mobilność jest zjawiskiem złożonym i wzajemnie wobec siebie komplementarnym. I właśnie o tej komplementarności traktuje niniejsze opracowanie. Celem autorów nie jest jedynie wytykanie wieloletnich zaniedbań w infrastrukturze transportowej, ale pokazanie, jak można wykorzystać dostępne środki w sposób, który zachęci Polaków do korzystania z transportu publicznego. Kwestiami infrastrukturalnymi, od tych drogowych i kolejowych po lotniska i żeglugę, zajmują się rozliczne – unijne, krajowe, regionalne, miejskie... – strategie rozwoju, których kolejne edycje często odrywają się od potrzeb zwykłego pasażera, a co gorsza niejednokrotnie są ze sobą sprzeczne i nie prowadzą to stworzenia spójnych wizji rozwoju. W Białej Księdze Mobilności staraliśmy się podjąć tematy, które w dokumentach strategicznych są obecne śladowo lub w ogóle ich nie ma. Mowa tu choćby o sprawnych skomunikowaniach, wdrażaniu zintegrowanej taryfy pomiędzy różnymi podsystemami transportu zbiorowego czy traktowaniu pieszych i rowerzystów jako pełnoprawnych użytkowników infrastruktury transportowej.



Paweł Rydzyński
Zespół Doradców Gospodarczych TOR - analityk
Transport Publiczny, Rynek Kolejowy - redaktor

Czy Polska wykorzysta boom na mobilność?

Celem Białej Księgi Mobilności jest przede wszystkim wskazanie kierunków, w jakich powinna nastąpić zmiana systemowego myślenia o mobilności. Jako wzór do naśladowania sygnalizujemy przykład z włoskiej Bolonii, gdzie na jednym ze skrzyżowań sygnalizacja świetlna obowiązuje tylko kierowców – pieszy bowiem zawsze ma pierwszeństwo. Nie stronimy od tematów trudnych, np. wyraźnie zwracamy uwagę, że w polskich miastach w ciągu kilku lat nie unikniemy przynajmniej dyskusji o konieczności wprowadzenia opłat dla kierowców prywatnych samochodów za wjazd do centrum. W opracowaniu nie brakuje też rekomendowanych kierunków zmian w polskim prawie, które miałyby prowadzić do usprawniania mobilności.

Staramy się również zwrócić uwagę na to, że w ostatnich latach zmiany, także te w zakresie mobilności, zachodzą bardzo szybko. Rozbudowa systemów rowerowych to przecież nie więcej niż ostatnie trzy lata. Jeszcze młodsze są rozwiązania preferujące ruch pieszy i prowadzące do minimalizowania barier architektonicznych. Zakończone w tym roku prace nad łódzkim podwórcem miejskim to dopiero zwiastun tego, co będzie się działo w najbliższych latach. Odnowienie Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia w Warszawie jeszcze niedawno uchodziło za przykład dobrze przeprowadzonej inwestycji. Teraz zwracamy uwagę na to, że trzeba pójść krok dalej. Na stołecznym Trakcie Królewskim w szczycie autobus przejeżdża co minutę, w Wiedniu na Mariahilfer StraÙe ogranicza się ruch, likwiduje krawężniki i dopuszcza przekraczanie ulicy w dowolnym miejscu...

Według szacunków Komisji Europejskiej, w perspektywie lat 2000-2030 w państwach tzw. „nowej” UE, czyli m.in. w Polsce, wskaźnik mobilności wzrośnie aż o 170%. Sprawa jest oczywista: zmienia się kultura pracy, a więc szukamy zatrudnienia coraz dalej od domu, jednocześnie wzrasta odsetek osób posiadających biuro we własnym laptopie i przemieszczających się razem z nim. Równoległe w ślad za bogaceniem się społeczeństwa i otwarciem granic wzrasta ciekawość świata – mowa tu nie tylko o zwiększonej liczbie wyjazdów do pracy za granicę. To jest proces nieodwracalny.

Pytanie, czy ta wzmóŜona mobilność będzie koncentrować się na odbywaniu podróŜy z wykorzystaniem importowanych z Zachodu używanych aut nie pierwszej generacji (bądź na odbywaniu podróŜy taborem mikrobusowym, nieróŜniącym się wiele swoją estetyką od dostawczych furgonetek), czy nastąpi jednak w najbliższych latach znaczący krok ku nowoczesności. Rodzi się pytanie, czy ostatecznie z polskich miast znikną 15-centymetrowe krawężniki, a jednocześnie zwiększy się liczba punktów, w których przesiadki z pociągów do autobusów czy tramwajów następować będą w obrębie nowoczesnych zintegrowanych węzłów, gdzie tramwaje i autobusy zatrzymują się na jednym pasie, system informacji pasażerskiej (dostępny co najmniej w dwóch językach) jest ujednolicony dla wszystkich składowych transportu zbiorowego, a rower można zostawić pod wiatą bądź w zadaszonym boksie.

Biała Księga Mobilności nie stanowi zbioru gotowych rozwiązań. Jej rolą jest prowokowanie dyskusji i pokazywanie najnowszych trendów. Chcemy zwrócić uwagę władz, zwłaszcza tych samorządowych, na nowe idee i wizje rozwoju transportu publicznego. Mamy dostęp do środków unijnych i ogromne zainteresowanie społeczne rozwojem mobilności miejskiej. Nie możemy tej szansy zmarnować.

Leszek Ruta
Stowarzyszenie Transportu Publicznego - prezes

Biała Księga Mobilności okiem pasażera



Oddajemy do Państwa rąk Białą Księgę Mobilności. Dokument ten – mamy taką nadzieję – powinien stać się podstawą szerszej dyskusji na temat funkcjonowania aglomeracji miejskich i planowania inwestycji miejskich. Autorzy Białej Księgi pokazali wątki historyczne rozwoju transportu publicznego w Polsce, jak również spróbowali zarysować perspektywy rozwoju. Z lektury białej księgi doskonale widać różne podejścia do tej problematyki w poszczególnych aglomeracjach.

Opisano ciekawe doświadczenia Warszawy, której władze, nie mogąc doczekać się rozwiązań systemowych dotyczących kolei pasażerskiej, podjęły decyzję o wzięciu sprawy we własne ręce i utworzeniu kolei miejskiej, aglomeracyjnej. Powołano do życia samorządowego przewoźnika Szybka Kolej Miejska, która po początkowych zawirowaniach szybko zajęła ważne miejsce w systemie transportu publicznego aglomeracji. W uzupełnieniu do tego rozwiązania władze samorządowe województwa mazowieckiego pierwsze w Polsce zdecydowały się na utworzenie (nieco wcześniej) samorządowego przewoźnika regionalnego – Kolei Mazowieckich. Ten tandem, uzupełniony Warszawską Koleją Dojazdową, doskonale wpisal się w potrzeby i oczekiwania pasażerów. W aglomeracji warszawskiej, jako jedynej w Polsce, z roku na rok rośnie dynamicznie liczba pasażerów kolei. Oczywiście to rozwiązanie musiało być połączone z rozwiązaniami integrującymi różne gałęzie transportu publicznego, w zakresie synchronizacji taryf i rozkładów jazdy. W Białej Księdze Mobilności poświęciliśmy tym kwestiom bardzo dużo miejsca.

Pochylamy się nad problemem braku integracji kolei z transportem miejskim. Niestety Warszawa jest wyspą, inne miasta dopiero próbują ten problem rozwiązać. Brak uwarunkowań prawnych bardzo utrudnia takie działania. Komunikacja miejska to domena gmin, a kolej to zadanie własne samorządu wojewódzkiego. Ale widzimy jaskółki zmian. Łódź, Wrocław, Kraków, Poznań, Szczecin wdrażają albo planują wdrożyć rozwiązania zbliżone do Warszawy, tworząc koleje aglomeracyjne.

Autorzy Białej Księgi Mobilności patrzą na system transportu publicznego oczami pasażerów, pokazując z ich punktu widzenia szereg problemów czy sygnalizując gotowe rozwiązania, przyjazne dla nich. Dużo miejsca poświęcono pieszym i rowerzystom – długo pomijanym, marginalizowanym w planowaniu rozwiązań transportowych. Biała Księga Mobilności przełamuje dyktat lobby samochodowego. Pokazuje nowoczesne spojrzenie na system transportu publicznego w aglomeracjach. Wielki sukces roweru publicznego w Warszawie zaskoczył wszystkich, łącznie z aktywistami propagującymi ruch rowerowy.

Osobnym wątkiem poruszonym szeroko w Białej Księdze Mobilności jest temat renesansu tramwajów. Rozumianych nie tylko jako jeden z elementów systemu transportowego, ale jako element planowania urbanistycznego miast. Zielone torowiska, ograniczające przestrzeń dla samochodów, stały się ważnym czynnikiem kształtującym przestrzeń publiczną. Nowoczesne tramwaje – niskopodłogowe, klimatyzowane, ekologiczne – to już standardy w polskich miastach, zachęcające do korzystania z transportu publicznego. Ważnym zagadnieniem poruszonym w białej księdze jest kwestia właściwego wykorzystania tego boomu tramwajowego, odpowiedniego planowania nowych tras tramwajowych czy modernizacji istniejących, nie jako elementu modernizacji czy poszerzania dróg.

Życząc miłej lektury, mam nadzieję na merytoryczną, ale i krytyczną wobec Białej Księgi Mobilności dyskusję. Projekt jest rozwojowy i planujemy w przyszłości jego aktualizację, licząc na pomoc Czytelników. Bardzo dziękuję autorom społecznikom oraz sponsorom – firmie Nextbike, Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, Międzynarodowym Targom Poznańskim oraz Tramwajom Warszawskim, bez których Biała Księga Mobilności by nie powstała.



dr Michał Beim
adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu
ekspert Instytutu Sobieskiego w Warszawie

Bariera chaosu przestrzennego

Nadrabianie zaległości

Podczas ćwierćwiecza politycznej suwerenności państwa rozwój transportu publicznego miał na celu przede wszystkim nadrobić zaległości, które powstały na skutek trudnych warunków ekonomicznych panujących w latach 80. XX w. W ostatniej dekadzie PRL wysiłki koncentrowały się na zaspokajaniu głodu mieszkaniowego, pozostawiając inwestycje w infrastrukturę techniczną lub społeczno-edukacyjną na lepsze czasy. Paradoksalnie był to jednak czas, gdy zapadały śmiałe decyzje, m.in. o rozpoczęciu budowy warszawskiego metra, Poznańskiego Szybkiego Tramwaju czy śląskiego projektu pn. Kolejowy Ruch Regionalny. O rozmachu może świadczyć również fakt, że pod tzw. rządami pułkowników rodziły się plany kolei aglomeracyjnych, np. dla Poznania, choć oficjalnie nigdy nie zostały zatwierdzone. W pierwszej dekadzie transformacji społeczno-gospodarczej główny nacisk inwestycyjny odrodzonych samorządów został więc położony na dokończenie tych inwestycji.

Mniej szczęścia miały inwestycje kolejowe. One stały się zakładnikami marginalizacji kolei w Polsce i w efekcie zostały zaniechane, praktycznie do czasów wejścia do UE. Lech Kaczyński, podejmując w 2004 r. decyzję o powołaniu pierwszej, w pełni niezależnej od Grupy PKP, kolei aglomeracyjnej zintegrowanej taryfowo z komunikacją miejską, wytyczył nowy kierunek w myśleniu o transporcie. Dowodem na to, że posunięcie było sukcesem, są przytaczane w niniejszej publikacji dane pokazujące wzrost liczby pasażerów w aglomeracji warszawskiej.

Nadrabianie zaległości wiązało się i nadal wiąże ze skokiem technologicznym. Niskopodłogowy tabor, nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, normy emisji spalin, rekuperacja i inne formy poprawy efektywności energetycznej, aplikacje mobilne itp. stają się dziś standardem. O ile nowoczesne myślenie o rozwiązaniach technicznych nie stanowi dziś problemu, to polska praktyka w zakresie organizacji i planowania systemów transportu publicznego jest daleka od najlepszych doświadczeń zagranicznych. Wydaje się, że wynika to w większym stopniu z braku zrozumienia istoty transportu publicznego, zwłaszcza szynowego, niż z braku wiedzy. W konsekwencji największym problemem jest oderwanie transportu od złożonego kontekstu funkcjonowania nowoczesnych aglomeracji. Inwestycje nie postrzega się jako narzędzia polityki przestrzennej, społecznej, ekologicznej, energetycznej, klimatycznej itd., ale tylko jako prosty sposób na rozwiązanie problemu transportowego. Wieloaspektowe myślenie zastępuje się programami do modelowania ruchu, które traktują tramwaj jako bardziej pojemny autobus, a nie jako narzędzie odnowy przestrzeni publicznych czy sposób kreowania wizerunku miast. W ten sposób rodzą się w wielu miastach pomysły zastępowania tramwajów systemami szybkiego autobusu. Z modeli ruchu wynika, iż jest to poprawne rozwiązanie. Czy jednak autobus ma ten sam wpływ na funkcjonowanie stref pieszych co tramwaj? Czy jest on równie atrakcyjny dla pasażerów co mający inną dynamikę transport szynowy? Nikt nie zadaje sobie też pytania, dlaczego na świecie budowa trasy tramwajowej podnosi wartość sąsiednich nieruchomości, a w przypadku linii autobusowych brak jest badań jednoznacznie potwierdzających ten efekt?

Francuzi na kanwie własnych doświadczeń z ponownym wprowadzeniem tramwajów do miast używają stwierdzenia, że „tramwaj jest najlepszym urbanistą”. W Białej Księdze Mobilności znaleźć można rozważania o przededniu renesansu tramwaju w Polsce. Potencjał w tym zakresie jest bardzo duży. Niweczą go niestety wspomniane wyjęcie



O ile nowoczesne myślenie o rozwiązaniach technicznych nie stanowi dziś problemu, to polska praktyka w zakresie organizacji i planowania systemów transportu publicznego jest daleka od najlepszych doświadczeń zagranicznych.

inwestycji tramwajowych z szerszego kontekstu, jak i traktowanie tramwaju jako pretekstu do pozyskiwania funduszy unijnych w celu poszerzania ulic. W Polsce jest niewiele pozytywnych przykładów (np. Częstochowa), gdzie inwestycja tramwajowa nie służyła rozbudowie układu drogowego. Należy pamiętać, że „doklejanie” szerokich arterii obniża konkurencyjność transportu publicznego wobec indywidualnej motoryzacji. Dzieje się to, mimo że pasażerom komunikacji miejskiej podnosi się komfort podróży. Można nawet zaryzykować tezę, że takie inwestycje przyczyniają się do zmniejszania udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych.

Osobliwym paradoksem jest to, że państwo nieposiadające własnego przemysłu motoryzacyjnego ani nawet własnych marek (np. Škoda czy Dacia), budzących skojarzenie z krajem, stawia sobie za priorytet rozbudowę infrastruktury drogowej, a nie rozbudowę infrastruktury transportu publicznego, którego jest znaczącym europejskim producentem (zarówno produktów finalnych, jak i podzespołów). Co więcej, Polska nie jest też zagłębiem naftowym, a spalając benzynę oraz ropę, przykłada się do bogactwa Rosji. W dłuższej perspektywie błędna polityka transportowa stawiająca na indywidualną motoryzację może być więc niekorzystna dla rozwoju gospodarczego państwa.

Bariera chaosu

Transport publiczny w Polsce stoi jeszcze przed jedną istotną barierą, której nie uda się pokonać zarówno za pomocą nowoczesnych technologii, jak i najlepszych zdolności organizacyjnych. Jest nią rosnący chaos przestrzenny w miastach oraz w aglomeracjach, któremu autorzy Białej Księgi Mobilności poświęcają szczególną uwagę. Nowe osiedla nierzadko powstają w taki sposób, że obsługa transportem publicznym jest nie tylko nieefektywna ekonomicznie, ale wręcz niemożliwa fizycznie. Dzieje się tak, ponieważ dojazd do takich skupisk domostw wymaga pokonania kilkuset metrów dróg zupełnie nieutwardzonych. W sytuacji, gdy w Europie Zachodniej najlepsze rozwiązania transportowe zostały osiągnięte tylko i wyłącznie dzięki wpisaniu systemów transportowych w proces planowania przestrzennego, polskie aglomeracje tracą – wydaje się, że niestety bezpowrotnie – szansę uzyskania synergii między rozwojem infrastruktury transportowej a rozwojem budownictwa.

Chaosu przestrzennego nie można uzasadniać wyłącznie decyzjami o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, wydawanymi w oderwaniu od studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, opartymi jedynie o tzw. zasadę dobrego sąsiedztwa. W rzeczywistości w kraju, w którym prognozy demograficzne do roku 2035 wskazują na spadek liczby ludności poniżej 36 mln mieszkańców, tereny objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, w świetle badań prof. Przemysława Śleszyńskiego, to obszar pod budownictwo mieszkaniowe, w którym mogłoby zamieszkać nawet 77 mln osób. Obraz ten staje się jeszcze bardziej posępny, gdy uświadomimy sobie, że tereny przewidziane pod zabudowę w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego umożliwiają zabudowę mogącą pomieścić aż 316 mln mieszkańców.

Przewymiarowane plany w skali lokalnej często przekładają się na praktykę daleką od ideałów zrównoważonego rozwoju, w której infrastrukturę dla indywidualnej motoryzacji planuje się według wartości przyjętych w planach, a infrastrukturę transportu publicznego rozwija się według rzeczywistej liczby mieszkańców, kilka lub kilkanaście

lat po skończeniu budowy danego osiedla lub dzielnicy. Jest to zaprzeczenie dobrych praktyk, które najlepiej opisuje hasło sformułowane we Fryburgu Bryzgowijskim: „Miasto rośnie, tramwaj wraz z nim”. Włodarze tego uniwersyteckiego miasta w Badenii-Wirtembergii są świadomi faktu, że najtrudniejszą rzeczą jest zmienić przyzwyczajenia ludzi, przez co szybki transport szynowy należy zapewniać w momencie oddawania do użytku pierwszych domostw.

Z kolei rower publiczny, aby osiągnął sukces, nie może być tylko modnym wśród polityków fetyszem. Musi on stanowić system, na który składa się stosowna gęstość stacji, liczba rowerów do wypożyczenia, serwisowanie oraz integracja taryfowa z komunikacją miejską. System ten nie wykorzysta pełni możliwości, jeśli nie będzie infrastruktury dla rowerzystów. Wdrożenie roweru publicznego powinno być więc poprzedzone realizacją infrastruktury rowerowej, zarówno tej widzialnej (drogi rowerowe, pasy i kontrapasy, śluz, stojaki), jak i „niewidzialnej” (strefy tempo 30, strefy zamieszkania). Braki infrastrukturalne będą też kusić rowerzystów do jazdy po chodnikach i rodzić konflikty z pieszymi.

Dowartościować ruch pieszy

Mobilność na krótkich dystansach – w szczególności ruch pieszy – jest w Polsce zupełnie niedowartościowana. Podczas gdy jednym z najskuteczniejszych sposobów walki z zatłoczeniem ulic jest poprawa warunków przemieszczania się pieszo, chodniki w polskich miastach są nie tylko zniszczone, ale również zastawione samochodami. Piesi zmuszani są nadkładać drogi, długo oczekiwać na zielone światło czy chodzić po kładkach lub przejściami podziemnymi. W rezultacie wiele osób zamiast odprowadzić dziecko do szkoły czy pójść do sklepu osiedlowego woli wsiąść w samochód i odwieźć pociechę oraz podjechać do galerii handlowej będącej imitacją miasta. Ponurego obrazu dopełnia policja, która głosząc poprawę bezpieczeństwa „niechronionych użytkowników ruchu”, woli karać pieszych za najdrobniejsze wykroczenia, zamiast poszukiwać problemu w nadmiernej prędkości kierowców. Nadmierna prędkość i wypadki wynikają w większym stopniu z projektów budowlanych i organizacji ruchu niż z kultury jazdy samych kierowców. Prawodawcy, jak i projektanci, naiwnie zakładają, że jeśli w mieście powstanie ulica o parametrach drogi ekspresowej (liczba i szerokość pasów), a znaki będą wskazywać 50 km/h, to wszyscy będą tego ograniczenia przestrzegać. Zmiana przepisów o warunkach technicznych dróg publicznych, obok zmiany ustawy o planowaniu przestrzennym, jest więc dziś jednym z priorytetów dla rozwoju miast.

Biała Księga Mobilności stanowi istotny wkład do debaty publicznej o kształcie transportu w polskich aglomeracjach. Różni się od wielu innych publikacji dostępnych na polskim rynku wydawniczym – wyróżnia ją przede wszystkim systemowe podejście. Autorzy opracowania umiejscawiają zagadnienie mobilności w kontekście polityk rozwoju lokalnego i regionalnego. Mobilność widziana jest jako istotny, aczkolwiek nie jedyny aspekt mający wpływ na jakość życia na terenach zurbanizowanych. Opracowanie to ujmuje problem mobilności w szerszej perspektywie – od ruchu pieszego i rowerowego po różne rodzaje transportu publicznego. Autorzy nie przeciwstawiają sobie wygody pieszego, który nie chce długo czekać na zielone światło, prędkości przejazdów tramwajów przez skrzyżowanie. Co więcej, starają się spojrzeć na mobilność miejską jako zbiór podróży realizowanych od drzwi do drzwi, a nie od przystanku do przystanku. Cennym elementem są rozważania o planowaniu strategicznym miejskiej mobilności, które omówione są nie tylko teoretycznie. Biała Księga Mobilności przedstawia dobór narzędzi z zakresu inżynierii ruchu, rozwiązań technicznych, instrumentów prawnych, które mają służyć realizacji celów polityki transportowej. Należy pamiętać, iż mimo szerokiego spojrzenia na problem, nie jest to kompendium miejskiej mobilności, ale zaproszenie Czytelnika do dyskusji o poruszonych problemach oraz wezwanie do dalszego pogłębiania wiedzy.



Istota
planowania
strategicznego
i obowiązujące
normy prawne

Mariusz Hassa, Patryk Bednarz

Istota planowania strategicznego i obowiązujące normy prawne

Definicja i typy planowania

Pisząc na temat planowania przestrzennego, gospodarczego czy w końcu strategicznego, należy uzmysłowić sobie rolę, jaką we współczesnej administracji pełni sam proces planowania, oraz określić, czym tak naprawdę jest. Bez wątplenia planowanie jest elementem działalności każdej organizacji, w tym również państwowej. Planowanie jest w końcu, jak pisze prof. Górski, „niezbędne do osiągnięcia złożonego celu. Doktryna prawa administracyjnego podkreśla, iż planowanie odgrywa istotną rolę w działalności organów administracji publicznej z uwagi na to, że obecnie administracja zmierza do świadomego kształtowania stosunków społecznych i przeobrażeń w zamierzonym z góry celu. Efektem procesu planowania jest powstanie dokumentu, który jest wizją osiągnięcia pewnych celów, w dziedzinie dla której jest opracowany.”¹ Jak podkreśla prof. Górski, większość dokumentów (programy, plany, strategie) stanowi efekt planotwórczej działalności administracji.

Należy w tym miejscu podkreślić, że rola planowania w działalności współczesnej administracji będzie wykazywać tendencję wzrostową. Wniosek taki jednoznacznie nasuwa się po analizie regulacji prawnych Unii Europejskiej dotyczącej polityki regionalnej², która stanowi obecnie jeden z fundamentów rozwoju całej UE, a której podstawą jest właśnie planowanie. Pisząc o planowaniu, należy za prof. Górskim podkreślić, że może być ono prowadzone w różnych horyzontach czasowych, co daje podstawę do wyodrębnienia pewnych typów planowania. „Pierwszym z nich jest planowanie strategiczne, które jest także określane jako „planowanie przyszłości” i opisuje więcej niż 5 lat. Pozostałe typy planowania to: planowanie długo długoterminowe (od 2-5 lat), planowanie średnioterminowe (od kilku miesięcy do roku), planowanie krótkookresowe (do 3 miesięcy) i wreszcie planowanie bieżące (codzienne i w skali tygodnia)”³.

W przypadku planowania, które współcześnie w szczególności rozwija się w Polsce za sprawą ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴, pamiętać należy, że każda organizacja, w tym organizacja państwa, dla swojego skutecznego działania musi mieć opracowaną wizję celu, do którego dąży, oraz środków niezbędnych do jego realizacji. Tym samym niezbędne w tym procesie jest wykorzystanie wszystkich możliwych horyzontów czasowych planowania. Rozwiązanie to stanowi bowiem gwarancję skuteczności podejmowanych założeń oraz możliwość ich weryfikacji na poszczególnych etapach.

Pisząc na temat polityki rozwoju, która będzie jeszcze przedmiotem rozważań niniejszej publikacji, należy dodać, że zgodnie z art. 2, który definiuje politykę rozwoju, jest to „zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej”⁵. Tym samym nieodłącznym jej elementem jest planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, które jeszcze w latach 80. XX wieku powiązane było z planowaniem gospodarczym.

1. M. Górski, Strategie, plany i programy, rozdz. III, [w:] R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, System prawa administracyjnego, tom 7, Prawo administracyjne materialne, C.H.BECK Instytut Nauk Prawnych PAN, Warszawa 2012, s. 183.

2. M. Hassa, Polityka rozwoju jako gwarancja zrównoważonego rozwoju Polski, [w:] Zrównoważony rozwój / debiut naukowy 2013, pod red. T. Jamczura, H.A. Kretek, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Raciborzu, Racibórz 2014, s. 160.

3. M. Górski, op. cit., s. 181-182.

4. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2009 nr 84 poz. 712 - j.t.)

5. Art. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2009 nr 81 poz. 717 - j.t. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju).

Geneza planowania strategicznego i przestrzennego w Polsce

Planowanie strategiczne nie jest pojęciem i zjawiskiem nowym. Termin ten nabiera jednak szczególnego znaczenia zwłaszcza w kontekście dokonań polskich w okresie II Rzeczypospolitej. W okresie tym, w którym po 123 latach odradzało się państwo polskie, kraj nasz stanął przed niezwykle ciężkim zadaniem realnego scalenia trzech części składowych kraju, które przez ponad sto lat funkcjonowały oddzielnie w zupełnie innych realiach politycznych, gospodarczych i administracyjnych. Dzieło scalenia tych trzech części było o tyle trudne, iż dokonywano go krótko po I wojnie światowej, która zniszczyła sporą część ich ziem, a gospodarka światowa objęta była kryzysem.

W tych trudnych czasach polski rząd nie tylko spajał dawne ziemie trzech zaborów w jedną całość, ale również podejmował odważne decyzje o rozpoczęciu kluczowych dla państwa inwestycji. Na pierwszy plan wysuwa się otwarcie nieposiadającej wówczas portu morskiego Polski na świat przez stworzenie go od podstaw i uniezależnienie polskiej gospodarki od portu w Wolnym Mieście Gdańsku. Kierując się tymi przesłankami, sejm RP, chcąc zapewnić Polsce swobodny rozwój żeglugi morskiej, a co za tym idzie wymianę towarową oraz rozwój gospodarczy, uchwalił 23 września 1922 r. Ustawę o budowie portu w Gdyni⁶⁷. Przytoczona tu ustawa stała się fundamentem dla rozwoju portu morskiego w Gdyni, jednak już 1 czerwca 1927 r. prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wydał rozporządzenie „O popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni”⁶⁸. Tym samym prawodawca stworzył podstawy prawne, umożliwiające de facto rozwój całego ówczesnego polskiego wybrzeża. Inwestycja związana z budową miasta i portu w Gdyni wpłynęła również na kolejną decyzję polskiego rządu, a mianowicie budowę tzw. „magistrali węglowej” (podjęto ją w 1926 r.). Kolej ta połączyła przemysłowe serce kraju, czyli Śląsk, z portem w Gdyni.

Kolejną godną uwagi inwestycją z okresu II Rzeczypospolitej była budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego. W przypadku COP koncepcja ulokowania zakładów przemysłowych w tzw. „trójkącie bezpieczeństwa” powstała już na początku lat 20. XX w. Zakładała ona ulokowanie w widłach rzeki Wisły i Sanu polskich zakładów zbrojeniowych oraz innych zakładów przemysłowych wraz ze stworzeniem w tym rejonie zaplecza dostarczającego energię (elektrownie wodne oraz kopalnie ropy i gazu), działającego w oparciu o występujące na tym terenie surowce mineralne, w szczególności zaś ropę naftową i gaz. Należy przy tym podkreślić, że koncepcja zakładająca utworzenie COP uwzględniała nie tylko wykorzystanie znajdujących się w regionie złóż mineralnych, ale również występującego tam kapitału ludzkiego (zjawisko przeludnionych wsi), a także żyznych ziem Lubelszczyzny i okolic Lwowa. Pamiętajmy również że w grudniu 1938 r. Eugeniusz Kwiatkowski (wówczas minister skarbu, wcześniej minister przemysłu i handlu) przedstawił w sejmie projekt wieloletniego programu gospodarczego, który dzielił się na pięć trzyletnich etapów. Niestety realizację tego śmiałego i ciekawego planu przerwał wybuch II wojny światowej.

By w pełni przedstawić dokonania polskiego prawodawcy w okresie II RP w dziedzinie planowania, należy dodać, że podstawę prawną dla planowania przestrzennego w tym okresie stanowiły przepisy rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli. Przepisy tego rozporządzenia w przedmiotowej materii ustanawiały obowiązek opracowania ogólnych i szczegółowych planów zabudowy miast i osiedli oraz regionalnych planów zabudowy.

Po II wojnie światowej powrócono do planowania strategicznego. W okresie tym przedstawiciele polskiej nauki, m.in. Bar i Stępiak, podkreślali konieczność stworzenia regulacji prawnych dotyczących planowania gospodarczego. Autorzy ci postulowali zmiany istniejących regulacji, podkreślając doświadczenia bułgarskie i węgierskie w tej dziedzinie, tj. kompleksowości rozwiązań prawnych dotyczących planowania gospodarczego i przestrzennego⁹.

Sejm 12 lipca 1984 r. uchwalił nową ustawę o planowaniu przestrzennym¹⁰. Zgodnie z art. 1 tej ustawy „celem planowania przestrzennego jest kompleksowe kształtowanie zagospodarowania przestrzennego kraju, regionu, miasta i wsi w sposób zapewniający warunki do poprawy jakości życia, społeczeństwa, zachowania, równowagi

6. Ustawa z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni (Dz. U. RP z 1922 nr 90 poz. 824).

7. M. Hassa, op. cit., s. 160.

8. Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni (Dz. U. RP z 1927 nr 51 poz. 452).

9. Szerzej: L. Bar, L. Stępiak, Zagadnienia prawne doskonalenia planowania i zarządzania gospodarką narodową, „Państwo i Prawo” 1977, nr 1, s. 22.

10. Ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1984 nr 35 poz. 185).

przyrodniczej, ochrony dóbr kultury, zwiększenia efektywności procesów gospodarczych i podnoszenie zdolności obronnej państwa”¹¹. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż nowa ustawa w sposób szczególny wiązała planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym¹². Przytoczoną tu tezę potwierdza art. 4 ustawy, zgodnie z którym „planowanie przestrzenne i planowanie społeczno-gospodarcze są współzależne”¹³.

Współczesne planowanie jest nieodłącznie związane z pojęciem rozwoju

Współcześnie proces planowania rozwoju opiera się w głównej mierze na ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne opiera się zaś na ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Nie oznacza to jednak, że oba rodzaje planowania nie są ze sobą powiązane. Wręcz przeciwnie, o czym najlepiej świadczy definicja polityki rozwoju.

O ile zagadnienie to odgrywa istotną rolę przy planowaniu inwestycji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, o tyle o wiele istotniejszym zagadnieniem wydaje się przybliżenie pojęcia „rozwoju”, z którym współczesne planowanie szczególnie się dziś utożsamia.

Pojęcie to w słowniku języka polskiego zdefiniowano jako „proces przeobrażeń prowadzący do zmian pozytywnych; rozwój cywilizacyjny, rozwój ekonomiczny”¹⁴. Jednakże na gruncie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju takie zdefiniowanie tego terminu jest niewystarczające. Regulacje dotyczące polityki rozwoju „oparte zostały w głównej mierze o zasadę bezpośredniości, a więc maksymalnego zaangażowania podmiotów lokalnych (samorządów terytorialnych i organizacji społecznych) w tę politykę (...). Dlatego też przytoczona definicja wskazuje, iż rozwój w nowym ujęciu, oczekiwanym przez ustawodawcę to rozwój zrównoważony i trwały. Tym samym przyjęte rozwiązania prawne mają zagwarantować trwałość przyjętych rozwiązań, prowadzących do owych pozytywnych zmian”¹⁵.

Powyższe zresztą wyraźnie podkreślono już w przytoczonej wcześniej definicji polityki rozwoju, którą rozumie się jako „zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej”¹⁶. Zgodnie z przytoczoną definicją, celem polityki rozwoju nie jest tylko osiągnięcie rozwoju rozumianego jako procesu prowadzącego w wyniku przeobrażeń do pozytywnych zmian w zakresie spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej czy przestrzennej poprzez podnoszenie konkurencyjności gospodarki. Celem jest osiągnięcie rozwoju, który jest trwały i zrównoważony. O ile więc do zdefiniowania wyrażenia trwałego rozwoju wystarczy odwołanie się do wykładni językowej, o tyle znacznie poważniejszy problem pojawia się na gruncie drugiej cechy rozwoju, o której mówi zawarta w art. 2 definicja, a mianowicie pojęcia zrównoważonego rozwoju.

11. Art. 1 ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1984 nr 35 poz. 185).

12. M. Hassa, op. cit., s. 161.

13. Art. 4 ust. z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1984 nr 35 poz. 185).

14. Słownik poprawnej polszczyzny, red. Nacz. W. Doroszewski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1976, s. 656.

15. M. Hassa, op. cit., s. 162.

16. Art. 2 Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 Dz. U. 2009 nr 81 poz. 717 – j.t. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Istota zrównoważonego rozwoju

Genezy polityki zrównoważonego rozwoju szukać należy poza granicami Polski, już w drugiej połowie XX. w. Polityka zrównoważonego rozwoju została proklamowana w latach 80., w wielu dokumentach formułujących zasady polityki i ochrony środowiska. Najbardziej znanym dokumentem dotyczącym tej materii jest raport przygotowany w 1987 r. przez Światową Komisję ds. Ochrony Środowiska i Rozwoju, zwany również raportem Brundtland¹⁷. W raporcie tym za zrównoważony uważa się taki rozwój, który daje możliwość zaspokojenia ludzkich potrzeb i aspiracji w przyszłości, a przy tym jest rozwojem stabilnym, kierunku postępu technicznego oraz zmiany instytucjonalne pozostają ze sobą w reakcji harmonijnej.

Należy przy tym podkreślić, że idea zrównoważonego rozwoju została wypracowana przy udziale środowisk gospodarczych i jest przez te środowisko w pełni akceptowana. Ma ona również swoje należyte miejsce w polskim systemie prawnym, gdyż odwołują się do niej zarówno omawiana już ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym czy w końcu Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2001 nr 62 poz. 627 z późn. zm.).

Zasada zrównoważonego rozwoju znalazła również swoje należyte miejsce w art. 5 Konstytucji RP z 1997 r. Zgodnie z tym artykułem: „Rzeczypospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka oraz obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”¹⁸. Na gruncie przedstawionego artykułu, należy podkreślić doniosłość i wagę zrównoważonego rozwoju dla systemu polskiego prawa. Zrównoważony rozwój stał się bowiem zasadą konstytucyjną.

Zasada zrównoważonego rozwoju w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego

W zrozumieniu istoty tej zasady oraz jej wpływu na system prawa w Polsce, z niewątpliwą pomocą przychodzą wyroki i orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego. Podkreślić należy, że zasada zrównoważonego rozwoju bardzo szybko stała się przedmiotem orzeczeń TK. Pierwotnie wskazywał on przede wszystkim na powiązanie zasady zrównoważonego rozwoju z ochroną środowiska. W kolejnych orzeczeniach widzimy jednak rozciągnięcie tej zasady na pozostałe aspekty działalności państwa, tj. troskę o rozwój społeczny, kształtowanie ładu przestrzennego czy w końcu rozwój cywilizacyjny. Pogląd ten został przedstawiony w wyroku TK z 6 czerwca 2006 r., w którym Trybunał stwierdził, że „w ramach zasady zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny (...). Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyrażenia”¹⁹. Pogląd ten podzielił również Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 26 października 2011 r.: „W ramach zasady zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody, ale i troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury”²⁰.

Wydaje się więc zasadny pogląd, że właśnie o tak rozumiany zrównoważony rozwój chodziło ustawodawcy przy formułowaniu definicji polityki rozwoju. To w końcu tak rozumiany zrównoważony rozwój stał się istotnym elementem współczesnego planowania.

17. Nazwa pochodzi od nazwiska przewodniczącego tej Komisji.

18. Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.

19. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 6 czerwca 2006 r., K 23/05, OTK-A 2006, nr 6, poz. 62.

20. Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 października 2011 r., II OSK 1820/11.

Przegląd obowiązujących przepisów w zakresie mobilności

Przepisy Unii Europejskiej regulujące funkcjonowanie publicznego transportu na terenie UE

Polska zobowiązała się przyjąć dorobek prawny UE, tzw. *acquis communautaire*. Proces ten dotyczył również transportu, zarówno drogowego, jak i kolejowego, oraz innych gałęzi transportu. Oczywiście, zgodnie z traktatem akcesyjnym na dostosowanie prawa krajowego do przepisów UE w niektórych dziedzinach Polska wynegocjowała dość korzystne okresy przejściowe, niemniej jednak unijny dorobek prawny stał się z czasem obowiązującą literą prawa także w naszym kraju. Należy ponadto pamiętać, że od chwili akcesji do UE wszystkie stanowione przez instytucje unijne akty prawne, z wyjątkiem obszarów uwzględnionych w przepisach przejściowych, stały się obowiązującymi na terytorium Polski przepisami prawa.

Unijne akty prawne dzielą się na dwie zasadnicze grupy: rozporządzenia i dyrektywy. Zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej rozporządzenia mają skutek bezpośredni, zaś dyrektywy muszą być odpowiednio transponowane do krajowych porządków prawnych. Inaczej mówiąc: zapisy rozporządzeń obowiązują państwa członkowskie UE w sposób literalny, a dyrektywy stanowią pewnego rodzaju ramy działania, w których państwa członkowskie muszą „zmieścić się” ze swoim ustawodawstwem.

Regulacje UE dotyczące organizacji transportu publicznego

Najistotniejszą formą przemieszczania się w modelu współczesnej mobilności miejskiej jest, obok ruchu pieszych i rowerów, dobrze zorganizowany transport publiczny. Z punktu widzenia organizacji procesu mobilności aglomeracyjnej opartej na silnej roli transportu publicznego, najważniejszym unijnym aktem prawnym jest niewątpliwie Rozporządzenie WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.). Rozporządzenie to stosuje się do regularnych i ogólnodostępnych, krajowych i międzynarodowych usług publicznych w sektorze transportu pasażerskiego koleją oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego. Kształtując reguły dotyczące wykonywania usług publicznych, przede wszystkim odnosi się do transportu regionalnego, miejskiego oraz podmiejskiego, które są ekonomicznie nierentowne z punktu widzenia przewoźnika, lecz bardzo pożądane z punktu widzenia społeczno-gospodarczego. Stosowanie się do przepisów rozporządzenia pozwala wyeliminować niekorzystne dla konkurencji praktyki, a także wpływa pozytywnie na zwiększenie transparentności przepływu środków między państwem (i szerzej: podmiotami administracji publicznej odpowiadającymi za organizację transportu zbiorowego), a operatorami świadczącymi usługi publiczne w zakresie transportu zbiorowego.

Usługa publiczna w transporcie zbiorowym

Bardzo istotnym zagadnieniem wstępnym jest określenie definicji „usługi publicznej”. Rozporządzenie 1370/2007 pozostawia państwom członkowskim dużo swobody w tym zakresie, zaznaczając w art 2 ust. e), że usługami użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego są takie usługi, których świadczenia podmiot świadczący usługi, ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bez rekompensaty w ogóle lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach (czyli w sposób ciągły i nie-dyskryminacyjny).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, iż „przewozem o charakterze użyteczności publicznej będzie powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych spo-

łeczności na danym obszarze, czyli taka, której świadczenia przedsiębiorstwa funkcjonujące na rynku nie mogą zapewnić w sposób zadowalający”. „Pasażerski transport publiczny” oznacza zaś usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym, świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Definicje w polskim akcie prawnym są zatem bardzo zbliżone do pojęcia zdefiniowanego w rozporządzeniu 1370/2007, podkreślającego aspekt funkcjonalny usługi, czyli powszechne, ciągłe zaspokajanie potrzeb społeczności, a także aspekt ekonomiczny, czyli niemożliwość świadczenia takiej usługi na warunkach rynkowych w odpowiedni sposób.

Mierzenie potrzeb społecznych

W kontekście zakresu usługi publicznej należy sobie również zadać pytanie, jak powinno się mierzyć potrzeby społeczne. Pewną metodę zaproponował UOKiK w raporcie pt. „Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce”. Podstawą do świadczenia usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego musi być, według UOKiK, wskazanie, jakie trasy kolejowe uznać należy za społecznie pożądane. Podział ten powinien być dokonany na podstawie szczegółowych badań zwyczajów przewozowych ludności, uwzględniających takie zagadnienia jak:

- natężenie ruchu na poszczególnych trasach kolejowych;
- rozłożenie ruchu w przekroju dobowym, tygodniowym i rocznym, w odniesieniu do każdej trasy oddzielnie, oraz zgłaszane zapotrzebowanie na dodatkowe przejazdy kolejowe;
- możliwości substytucji transportu kolejowego przez transport innego rodzaju na tych trasach.

W wyniku analizy powyższych wartości możliwe stałoby się wyznaczenie potrzeb przewozowych społeczeństwa. Potrzeby te mogłyby być opisane w zestawieniach opisujących trasy, schematy rozkładów jazdy na tych trasach w podziale na pasma czasowe wewnątrz doby oraz natężenie ruchu w poszczególnych pasmach. Na tej podstawie mogłyby być wyszczególnione przejazdy konieczne z punktu widzenia społeczeństwa. Badanie to należałoby cyklicznie powtarzać, tak aby realizowane usługi odpowiadały aktualnym potrzebom²¹.

Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych

Pojęciem, które ściśle wiąże się z przyznaniem uprawnienia do świadczenia usług użyteczności publicznej jest zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych (dalej: „służba publiczna” oraz „PSO”). Art. 2 lit. e) rozporządzenia wskazuje, że: „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego [określonych wyżej]”. Raport UE dot. oceny implementacji rozporządzenia 1370/2007 do porządków prawnych państw członkowskich²² wskazuje, że większość państw (np. Belgia, Czechy, Niemcy, Francja, Litwa) wybrała zastosowanie definicji służby publicznej odwołującej się do strategicznych celów transportu publicznego, podkreślającej takie cechy jak stabilność, regularność, jakość, zdolność, dostępność, rozsądna cena oraz intermodalność.

Często też definiuje się zakres służby publicznej w warunkach przetargowych lub w procesie kontraktowania, w mniej lub bardziej szczegółowy sposób. Ogólne zdefiniowanie służby publicznej w procesie kontraktowania nazywa się functional design. W takim wypadku wskazane są jedynie np. minimalna częstotliwość przewozów, próg punktualności, minimalne wymagania dot. jakości usługi. Szczegółowe określenie warunków służby publicznej nazywa się constructive design. Organizatorzy transportu publicznego określają wtedy konkretny rozkład jazdy, stacje, które operator musi obsłużyć, szczegółowe trasy. Dają one minimum swobody operatorowi.

Podkreślano już dużą swobodę państw członkowskich oraz organizatorów transportu w definiowaniu powyższych pojęć, którą Komisja Europejska może podważyć jedynie wtedy, gdy stwierdzi, że definicja i zakres PSO jest błęd-

21. UOKiK, Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce, 2010, str. 47, do pobrania z: http://www.rynek-kolejowy.pl/pliki/raport_rynki_przewozow_kolejowych_2010.pdf.

22. DLA Piper, Study on the implementation of Regulation (EC) N° 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, Final report, 2010.

ny w stosunku do definicji zawartych w rozporządzeniu oraz orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości UE dot. definicji usług użyteczności publicznej. W granicach oczywistego błędu nie będzie mieścić się sytuacja, w której państwo definiuje PSO w sposób pozwalający ustanowić spójny system transportowy w celu zapewnienia ciągłości publicznych przewozów transportowych, a który może obejmować specyficzne trasy lub sieci oraz – w ramach tych sieci – tzw. trasy rentowne.

Operator publicznego transportu kolejowego może zostać wybrany zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007 w wyniku bezpośrednich negocjacji lub w drodze przejrzystego i niedyskryminującego przetargu. Bezpośrednie powierzenie usług możliwe jest m.in., zgodnie z art. 5 ust. 6 rozporządzenia, w transporcie kolejowym z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, jeśli czas umowy nie przekracza 10 lat (z opcją przedłużenia). Bezpośrednio usługi władze lokalne mogą zlecić także, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia, tzw. operatorowi wewnętrznemu, nad którym organizator sprawuje kontrolę (np. spółka, nad którą zarząd sprawuje organ publiczny), a także mogą zdecydować, że będą samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu. Wtedy obowiązuje maksymalny czas trwania umowy – 15 lat.

Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) organizator nie musi posiadać 100% akcji w spółce, aby podmiot ten mógł być uznany za operatora wewnętrznego. Istnieją także modele mieszane – publiczno-prywatne. Na przykład we Włoszech w ramach PPP wybiera się przewoźnika, który nabywa co najmniej 40% akcji wspólnego przedsiębiorstwa i podejmuje specyficzne zadania operacyjne w zarządzaniu usługą publiczną.

Rozporządzenie 1370/2007 ponadto określa zakres umowy o świadczenie usług publicznych, jak również definiuje pojęcie i zakres rekompensaty za wykonywanie zadań publicznych. Zagadnienia te będą przedmiotem dogłębnych rozważań w następnym podrozdziale dotyczącym ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, której przepisy stanowią akt implementacyjny omawianego rozporządzenia.

Akty prawne dotyczące poszczególnych sektorów transportowych

Przedmiotową analizę aktów prawnych Unii Europejskiej regulujących funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Unii uzupełnić należy o szereg rozporządzeń i dyrektyw decydujących o aspektach technicznych oraz bezpieczeństwa funkcjonowania danego środka transportu (dyrektywy sektorowe). W przypadku transportu kolejowego do tego typu aktów zaliczyć można m.in. dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei²³ oraz dyrektywę w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁴. Do ważniejszych rozporządzeń UE w tym zakresie należą:

- Rozporządzenie Komisji (WE) 653/2007 w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydania zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁵.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 881/2004²⁶ ustanawiające Europejską Agencję Kolejową²⁷.

23. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty oraz zmieniającej dyrektywę 95/18/WE w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych i dyrektywę 2001/14/WE w sprawie przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz udzielania świadectw bezpieczeństwa, Dz. Urz. UE L 164 z 30.4.2004, str. 44-113.

24. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, str.1 -20).

25. Rozporządzenie Komisji (WE) 653/2007 w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydania zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 153 z 14.6.2007 r., str. 9-24).

26. Rozporządzenie WE 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz. U. UE L 164 z 21.6.2004 r. str. 1-43)

27. Naturalnym jest, że w jednym krótkim podrozdziale nie można przedstawić całości aktów prawnych Unii Europejskiej regulujących zarówno funkcjonowanie całości transportu publicznego, tj. transportu szynowego, drogowego, lotniczego oraz śródlądowego, jak również regulacji prawnych dotyczących planowania przestrzennego, stąd też autorzy zdecydowali się jedynie na ich krótkie przytoczenie i zobrazowanie właśnie na podstawie transportu kolejowego.

Należy przy tym podkreślić, że już w Traktacie Rzymskim z 1957²⁸ r., tworzącym Wspólnotę Europejską, dano wyraz troski o rozwój transportu. W traktacie tym wyraźnie zaznaczono, iż jednym z celów Wspólnoty jest stworzenie i przyjęcie wspólnej polityki transportowej. Cel ten został również zaznaczony w Traktacie z Maastricht z 7 lutego 1992 r., przekształcającym Europejską Wspólnotę Gospodarczą w UE²⁹. Po podpisaniu traktatu z Maastricht unijną politykę transportową, która została wyrażona w aktach prawnych, możemy podzielić na trzy podstawowe części: rozwój infrastruktury transportowej, ograniczenie szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko oraz liberalizacja szeroko pojętego rynku transportowego (rozumiane jako zapewnienie swobody działalności gospodarczej w transporcie we wszystkich państwach członkowskich).

Szczególnie ten ostatni punkt w sposób znaczący wpłynął i wciąż wpływa na kształtowanie polskiego rynku transportowego.

Akty prawne regulujące prawa i obowiązki pasażerów

Analiza aktów prawnych UE dotyczących mobilności nie może zostać, zdaniem autorów, ograniczona wyłącznie do przepisów regulujących świadczenia usług publicznych oraz przepisów regulujących kwestie techniczne dotyczące transportu. Nawet najlepiej zorganizowany publiczny transport zbiorowy nie będzie bowiem spełniał swoich celów, jeśli zabraknie samych podróżnych. W dobie szybkiego rozwoju dróg ekspresowych i autostrad, a także powszechności samochodów, potencjalny podróżny musi otrzymać od przewoźnika usługę świadczoną na bardzo wysokim poziomie, aby zrezygnować z motoryzacji indywidualnej. Standard tej usługi obejmować musi nie tylko wysokiej jakości tabor kolejowy oraz bardzo dobrą ofertę (tj. m.in. wysoką częstotliwość kursowania, odpowiedni stan infrastruktury stacyjnej, atrakcyjne rozwiązania taryfowe, synchronizację rozkładów jazdy z innymi gałęziami transportu), ale również gwarancję jakości i pewność „terminowości” jej świadczenia.

Prawodawca europejski, starając się dostosować i ujednoczyć standard świadczenia usług transportowych w transporcie kolejowym, drogowym i lotniczym na terenie UE, wydał szereg rozporządzeń regulujących powyższą materię, których podstawowym celem było zachęcenie podróżnych do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego poprzez wprowadzenie rozwiązań prawnych chroniących podróżnego jako słabszą stronę umowy przewozu oraz podnoszących standard świadczenia usług transportowych w Unii.

W pierwszej kolejności przedstawione zostanie Rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym³⁰. Celem powstania tego aktu jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich świadczonych na terenie UE, w celu zwiększenia udziału transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu.

Akt ten nie tylko przyznaje pasażerom korzystającym z pasażerskich przewozów kolejowych prawo do informacji czy pomocy na stacji, ale przede wszystkim nakłada na przewoźników obowiązek wypłaty odszkodowań w przypadku, gdy opóźnienie pociągu przekroczy 60 minut. Taki zapis wprowadził swoistą rewolucję w kolejowych przewozach pasażerskich. Innym obowiązkiem ciążącym na przewoźniku kolejowym, a wynikającym bezpośrednio z tego aktu, jest obowiązek posiadania przez przewoźników polisy ubezpieczeniowej.

Niestety nie jest tak, że pasażer może korzystać ze swoich praw w każdym pociągu. Z tej przyczyny idea prostych i przejrzystych przywilejów dla słabszej strony umowy przewozu, czyli dla podróżnego, traci na znaczeniu. Stosowanie większości unijnych przepisów, w tym odpowiedzialności za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu, polski ustawodawca wyłączył, w drodze ustawy, w stosunku do podmiotów wykonujących miejskie, podmiejskie i regionalne przewozy osób.

Polska skorzystała także z możliwości temporalnego (5-letniego, z możliwością przedłużenia) wyłączenia stoso-

28. Traktat o utworzeniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, podpisany 25 marca 1957 r. (wszedł w życie 1 stycznia 1958 r.).
29. Traktat o Unii Europejskiej (tzw. Traktat z Maastricht) - podpisany 7 lutego 1992 r. (wszedł w życie 1 listopada 1993 r.) (Dz. U. C 191 z 29.7.1992).

30. Rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L 315 z 14.12.2007 r., s. 14-41).

wania wybranych przepisów w stosunku do krajowych połączeń pasażerskich. Zgodnie bowiem z rozporządzeniem ministra infrastruktury z 2011 r.³¹, do 3 grudnia 2014 r. nie znajdą do nich zastosowania m.in. regulacje nakładające na przewoźników rozszerzony obowiązek informacyjny, obowiązek zastosowania odpowiedniej formy komunikatu dla osób głuchych i niewidomych, obowiązek przystosowania taboru oraz infrastruktury dla niepełnosprawnych, a także tzw. prawo do opieki, obejmujące wydawanie pasażerom opóźnionego o ponad 60 minut pociągu nieodpłatnie posiłku, napojów, a także zakwaterowania w hotelu, tak jak ma to miejsce, w niektórych sytuacjach, w przypadku przewozów lotniczych (w przypadku takiej potrzeby, związanej np. z utratą skomunikowania). Przede wszystkim jednak resort infrastruktury zdecydował o wyłączeniu obowiązku rekompensaty za opóźnienia pociągów w stosunku do krajowych połączeń pasażerskich, z wyjątkiem pociągów rodzaju Ekspres, Express Inter-City, EuroCity oraz EuroNight.

Prawa pasażerów w prawie UE, w tym prawa dotyczące odwołania lub opóźnienia przewozu, zostały ustanowione oddzielnie dla podróżujących samolotem, koleją oraz środkami transportu morskiego i śródlądowego. Największe przywileje przysługują jednak korzystającym z samolotów (na podstawie rozporządzenia 261/2004³²). Podróżny ma prawo m.in. do odszkodowania w wysokości od 125 do 600 euro w zależności od długości lotu i opóźnienia, a także w przypadku odmowy wejścia na pokład (w wyniku tzw. overbooking). W przypadku odwołania lotu lub jeśli lot jest opóźniony o co najmniej trzy godziny, pasażer także jest uprawniony do pieniężnej rekompensaty, chyba że został poinformowany o odwołaniu lotu co najmniej 14 dni przed odlotem lub termin lotu zmieniono na bliski pierwotnego, a także w sytuacji, gdy linia lotnicza może udowodnić, że odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności.

Dodatkowo linie lotnicze mogą być pociągnięte do odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku opóźnień. Prawo do tzw. opieki (posiłek, napoje oraz zakwaterowanie w razie konieczności) uzyskuje pasażer linii lotniczej w przypadku określonych spóźnień, np. od 2 godzin w przypadku lotu do 1500 km. Jeśli zaś opóźnienie jest większe niż pięć godzin, pasażer, który nie zdecyduje się na kontynuowanie podróży, ma również prawo do zwrotu należności za bilet oraz do powrotnego przelotu do miejsca rozpoczęcia podróży.

W przypadku transportu autobusowego ochronę praw pasażera zapewnia Rozporządzenie Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) NR 2006/2004³³. Ma ono zastosowanie, z zastrzeżeniem określonych wyjątków, do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych dla nieokreślonych kategorii pasażerów, w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzi na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium UE oraz w przypadku, gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, wynosi co najmniej 250 km.

Niektóre przepisy rozporządzenia mają jednak zastosowanie do wszystkich usług, w tym również do usług obejmujących krótsze trasy. Ich treść kształtuje się podobnie jak w przypadku innych środków transportu. Pasażerom na trasach powyżej 250 km wspomniany akt przyznaje gwarancję zwrotu kosztów lub zmiany trasy – w przypadku nadkompletu pasażerów, odwołania lub opóźnienia o ponad 120 minut w stosunku do planowego czasu rozpoczęcia podróży. Ponadto pasażerowi przysługuje odszkodowanie w wysokości 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia o ponad 120 minut w stosunku do planowego czasu rozpoczęcia podróży, odwołania podróży lub jeśli przewoźnik nie zaoferuje pasażerowi zmiany trasy lub zwrotu kosztów.

Najistotniejsze w kontekście niniejszego opracowania są jednak prawa dotyczące przewozów autobusowych i autokarowych do 250 km. Dotyczą one przede wszystkim obowiązku niedyskryminacyjnego traktowania osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz odszkodowania z tytułu utraty lub uszkodzenia ich sprzętu służącego do poruszania się w razie wypadku, mechanizmu rozpatrywania skarg przez przewoźników oraz wymogów informacyjnych dotyczących podróży i praw pasażerów.

31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. Nr 117, poz. 683).

32. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. L 046 z 17.02.2004, str. 1-8).

33. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) NR 2006/2004, Dz. Urz. UE L 55 z 28.2.2011.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Wprowadzenie

Kiedy pod koniec XX w. w Polsce wprowadzano reformę samorządu terytorialnego, nikt nie przypuszczał, jak szybko zmieni ona oblicze nie tylko polskiej kolei, ale również jak parę lat później zmieni się sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego³⁴.

To właśnie w tym okresie w koncepcjach wielu departamentów odpowiedzialnych za kształtowanie transportu publicznego na obszarze województwa zrodził się zamysł integracji transportu szynowego oraz drogowego poprzez skomunikowanie przewozów kolejowych oraz autobusowych, a także utworzenia przy dworcach parkingów, umożliwiających kierowcom bezpieczne pozostawienie samochodów osobowych i skorzystanie z kolei. Idea ta, choć niewątpliwie słuszna, pozostawała w praktyce często w sferze wizji. Przyczyny takiego stanu rzeczy upatrywać niestety należy nie tyle w samej niechęci urzędników do integracji transportu kolejowego oraz drogowego, co w braku narzędzi prawnych, umożliwiających wprowadzenie tej wizji w życie. Należy bowiem pamiętać, że samorządy województw, będąc właścicielem spółki PKP Przewozy Regionalne (dziś: Przewozy Regionalne), stały się podmiotem najbardziej zainteresowanym ich restrukturyzacją oraz rozwojem.

Ponieważ spółka Przewozy Regionalne świadczyła w tym okresie (i świadczy nadal) również usługi polegające na obsłudze regionalnych połączeń transgranicznych³⁵, samorządy wojewódzkie zainteresowały się również rozwojem tej formy działalności swojego przewoźnika. Problemy organizacyjno-prawne nie ominęły jednak i tej dziedziny związanej z organizacją publicznego transportu zbiorowego na szczeblu województw – brak było przepisów prawnych umożliwiających finansowanie regionalnych połączeń kolejowych w relacjach międzynarodowych. Należy bowiem podkreślić, że w świetle ówczesnych przepisów połączenia takie organizowane i finansowane były przez resort infrastruktury. Problem ten dotkliwie odczuł np. samorząd województwa lubuskiego, który (bezsukcesnie) zainteresowany był wówczas uruchomieniem połączenia Gorzów – Berlin.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym a zasada zrównoważonego rozwoju

W chwili obecnej, choć połączenie to nie zostało nadal utworzone, sytuacja prawna dotycząca kształtowania publicznego transportu zbiorowego uległa znaczącej zmianie za sprawą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym³⁶. Zgodnie z art. 1 „ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludzie śródlądowej”. Akt ten normuje zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym.

Punktem wyjścia dla rozważań nad ustawą jest sama definicja publicznego transportu zbiorowego. Definicja ta została zawarta w art. 4 ust. 1 pkt. 14, zgodnie z którą publiczny transport zbiorowy jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Tak rozumiany publiczny transport zbiorowy na podstawie art. 5 ust. 2, może odbywać się na podstawie :

34. Hassa M., Musiol A., Od kolei państwowych do kolei samorządowych, czyli organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich jako zadanie własne samorządu terytorialnego, [w:] Dwadzieścia lat doświadczeń samorządu terytorialnego w Polsce, pod red. J. Sługocki, D. Wacinkiewicz, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Gorzowie Wlkp., Gorzów Wlkp. 2001, s. 217.

35. Czego dobrym przykładem mogły być m.in. pociągi relacji Poznań – Frankfurt n. Odra, Wrocław – Pardubice czy oraz Wrocław – Drezno.

36. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 z późn. zm.).

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Definiując publiczny transport zbiorowy na gruncie powyższej ustawy należy dodać, że chodzi o taki transport, który będzie uwzględniał potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją przyjętą w art. 14 ust. 1 pkt. 28 zrównoważony rozwój transportu zbiorowego to proces rozwoju transportu, uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

Stanowi to klucz do właściwego rozwoju cywilizacyjnego państwa czy regionu, a zarazem sprzyja ochronie środowiska naturalnego. Tak rozumiany transport publiczny, ze względu na swoje atuty, staje się w końcu nieodłącznym elementem polityki rozwoju prowadzonej zarówno przez państwo, jak i samorządy terytorialne. Obecnie szczególnie widać to w działaniach samorządów wojewódzkich, czyli podmiotów, które realizują politykę rozwoju na szczeblu regionalnym.

W ramach tej działalności samorządy wojewódzkie opracowują strategie rozwoju województw, których nieodłącznym elementem jest właśnie transport publiczny – zarówno kolejowy, jak i drogowy. Działania samorządów wojewódzkich, jak również powiatów i gmin, na rzecz rozwoju transportu publicznego wynikają z obowiązku nałożonego na te podmioty przez ustawodawcę w ustawie o ptz.

Zgodnie bowiem z art. 7 tej ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania, jest gmina, powiat oraz właśnie województwo. Wszystkie te jednostki samorządu terytorialnego, będąc w rozumieniu ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zostały na podstawie art. 8 zobowiązane do planowania rozwoju transportu, organizowania publicznego transportu oraz zarządzania nim.

Zadania organizatora transportu zbiorowego

Planowanie publicznego transportu zbiorowego opiera się przede wszystkim na planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Dokument ten zostanie szczegółowo omówiony w następnym podrozdziale. Zgodnie z art. 9 ustawy w przypadku planowania organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej obowiązek przygotowania planu spoczywa na:

- gminach liczących co najmniej 50 000 mieszkańców (miasta);
- związkach międzygminnych, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który objęty został porozumieniem międzygminnym, liczy co najmniej 80 000 osób;
- powiecie liczącym co najmniej 80 000 mieszkańców (jest ich obecnie 126);
- związkach powiatów, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który został objęty porozumieniem powiatów, liczy co najmniej 120 000 mieszkańców;
- województwie, także w wyniku powierzenia mu w formie porozumienia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego przez inne województwa;
- ministrze właściwym do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Wyżej wymienione podmioty, które w rozumieniu ustawy są organizatorami publicznego transportu zbiorowego na właściwym sobie obszarze, na podstawie art. 15 ustawy stały się odpowiedzialne za jego organizację. Proces ten w szczególności zaś polega m.in. na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- określeniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanego w przewozach użyteczności publicznej;
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego;

- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
 - systemu informacji dla pasażera.

Ostatnie wymienione zadanie wydaje się szczególnie istotne z punktu widzenia efektywnej mobilności. Stworzenie przez organizatora transportu zbiorowego zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz zintegrowanych, tj. łączących wszystkie rodzaje publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, stanowić będzie nie tylko o sukcesie powyższych regulacji, ale również zapewni prawidłowe funkcjonowanie całego systemu publicznego transportu zbiorowego w Polsce, zwiększając mobilność społeczeństwa w oparciu o transport publiczny.

Należy przy tym podkreślić, że ustawodawca nie ograniczył się wyłącznie do dużych centrów komunikacyjnych, w których powstawać będą zintegrowane węzły przesiadkowe (w tym systemy P&R), ale również zadbał o małe przystanki i wiaty. Zgodnie z art. 18 ustawy do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców (których właścicielem jest gmina) i wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom.

Organizator publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialny jest także za przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (ptz) oraz samo zawarcie tej umowy. Zgodnie z definicją ustawową zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 24, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego to umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Należy bowiem pamiętać, że na podstawie przepisów rozdziału 6. ustawy na organizatorze publicznego transportu zbiorowego spoczywa obowiązek jego finansowania. Finansowanie transportu zbiorowego polega na wypłacie operatorowi przez organizatora rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów lub poniesionych przez operatora kosztów związanych ze świadczeniem usług w ramach ptz. W tej sytuacji zastanowić się należy, w oparciu o jakie środki finansowany jest zbiorowy transport publiczny.

Podstawą finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są, zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy, środki z budżetu państwa oraz środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a także, zgodnie z ust. 2, wpływy ze sprzedaży biletów oraz opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów.

Zaznaczmy jednak, że w przypadku wielu lokalnych linii (zwłaszcza na obszarach prowincjonalnych, o niewielkim zagęszczeniu ludności i dużych odległościach pomiędzy miejscowościami), wpływy z biletów są znikome. W związku z tym dość powszechnym zjawiskiem jest sytuacja, w której wiele małych gmin, mających i tak spore problemy finansowe, przy braku rentowności danej linii, decyduje się na jej likwidację bądź drastyczne ograniczenie liczby kursów. W konsekwencji prowadzi to do pogłębienia procesu tworzenia się na mapie kraju takich punktów (gmin), do których nie docierają przewoźnicy publiczni. Takie sytuacje prostą drogą prowadzą do nakładania się na siebie szeregu innych problemów, takich jak utrudniona walka z bezrobociem, spowolniony rozwój gospodarczy regionu, nasilające się zjawisko wykluczenia społecznego mieszkańców.

Należy bowiem pamiętać, że sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy zapewniający codzienny dowóz do dużych ośrodków przemysłowych, naukowych i handlowych, stanowi nie tylko istotny czynnik wpływający na rozwój małych miejscowości. Mowa tu zresztą nie tylko o dojazdach np. do stolic województw, ale także do ośrodków powiatowych, które – nawet jeśli nie mają silnie rozwiniętej sfery usług wyższego rzędu – to pełnią rolę lokalnych ośrodków wzrostu. W przypadku dziesiątek miejscowości w Polsce nie istnieją nawet możliwości codziennych dojazdów i powrotów publicznym transportem zbiorowym do i z najbliższych ośrodków powiatowych.

Na organizatorze publicznego transportu zbiorowego spoczywa również obowiązek zarządzania nim. Obowiązek ten wynika bezpośrednio z art. 43 ust. 1 i polega w szczególności na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie ptz;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania ptz;
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie ptz;
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Reasumując, należy podkreślić, że ustawa w sposób znaczący zmieniła dotychczasowe podejście ustawodawcy do kwestii publicznego transportu zbiorowego, stwarzając podstawy prawne do budowy nowoczesnej i sprawnej sieci komunikacyjnej w kraju – uwzględniającej integrację transportu drogowego, kolejowego oraz transportu miejskiego. Co nie zmienia jednak faktu, że nie rozwiązała zasygnalizowanych powyżej problemów związanych z ograniczaniem komunikacji publicznej na trasach cechujących się szczególnie niskimi potokami pasażerów.

Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym aspektem, jaki należy na wstępie poruszyć, omawiając zagadnienie planów zrównoważonego rozwoju ptz (dalej: plany transportowe,) jest ich relacja do opisanych w następnym rozdziale planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Zdaniem Komisji Europejskiej, plany transportowe ze względu na ograniczony zakres zastosowania nie mogą zostać zakwalifikowane jako SUMP. Jednakże mogą zostać rozszerzone, tak by ich zakres odpowiadał założeniom planów mobilności.

Dlaczego nie wprowadzono szerszej formy planowania mobilności? Być może dlatego, że polityka UE w tym zakresie zintensyfikowała się w 2009 r., gdy prace nad ustawą o ptz były już bardzo mocno zaawansowane. Wskazuje się, że jednym z najważniejszych wątków planów mobilności powinno być kompleksowe uregulowanie funkcjonowania logistyki miejskiej, obejmującej przepływy wszelkich zasobów, w tym, obok zasobów ludzkich, także towarów, zasobów informatycznych, odpadów i możliwości świadczenia usług. Tego wszystkiego w planach transportowych brakuje, dlatego niektórzy eksperci postulują konieczność nowelizacji ustawy o ptz albo uchwalenie nowej ustawy o planowaniu mobilności w miastach³⁷.

Podmioty zobowiązane do opracowania planów

Obowiązek opracowania planu transportowego spoczywa na władzach samorządowych wszystkich trzech szczebli oraz na ministrze właściwym ds. transportu w zakresie wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie. Fakultatywnie jednak plan transportowy może być opracowany przez mniejsze jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 12 ustawy o ptz oraz rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego³⁸ (dalej: rozporządzenie ptz) plan transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,

37. Kowalski B., Plany mobilności a plany transportowe, Rynek Kolejowy, nr 6, 2014, str. 69.

38. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

- przewidywaną formę i sposób finansowania przewozów,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, przy uwzględnieniu dostępnej infrastruktury,
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego,
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Powyższe stanowi, zgodnie z par. 4 rozporządzenia ptz, tak zwaną część tekstową planu. Organizator może zawrzeć w planie dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego. Tytułem uzupełnienia należy zauważyć, że przy planowaniu pod uwagę trzeba wziąć szereg czynników faktycznych, np. uwarunkowania infrastruktury technicznej. Przykładowo, w przypadku transportu kolejowego najistotniejszą kwestią jest opracowanie planu transportowego w oparciu o informacje dotyczące jakości infrastruktury kolejowej, a przede wszystkim przepustowości samej linii kolejowej. Zarówno występujące na linii miejscowe ograniczenia prędkości, jak również brak mijanek na szlaku kolejowym może bowiem skutkować niemożliwością stworzenia konkurencyjnej wobec transportu drogowego oferty przewozowej, jak również skutecznie ograniczyć możliwości samego organizatora transportu.

Druga część planu jest częścią graficzną i powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej. Sporządzenie części graficznej nie jest wymagane w zakresie przewozów publicznych w komunikacji miejskiej.

Procedura opracowania planu oraz publikacja

Ustawodawca zadbał również o aspekty, które należy uwzględnić przy kształtowaniu jego treści. Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy o ptz organizator musi w szczególności uwzględnić: m.in aktualny stan zagospodarowania przestrzennego³⁹, sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru czy chociażby wpływ transportu na środowisko. Nie bez znaczenia jest również uwzględnienie potrzeb zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego oraz wynikające z polityki państwa w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich. Z punktu widzenia kolejowych przewozów pasażerskich bardzo istotnym elementem jest również przepustowość infrastruktury oraz standard dostępu otrzymany od zarządcy infrastruktury czy w końcu rentowność linii komunikacyjnych.

W praktyce organizator, aby opracować prawidłowy plan uwzględniający wszystkie powyższe elementy, będzie musiał najpierw przeanalizować stan istniejący, przede wszystkim w obszarze prawno-ekonomicznym i infrastrukturalnym, oraz dokonać jego oceny, by uzyskać odpowiednie dane do ukształtowania modelu transportu publicznego opartego na prognozie przewozów w transporcie publicznym (składającej się z następujących etapów: wykonanie badań, modelowanie ruchu oraz opracowanie prognozy).

Aby planowanie było skuteczne, musi być zintegrowane. Dlatego organizatorzy ptz muszą uwzględniać plany zagospodarowania przestrzennego, a także mają za zadanie uwzględniać plany transportowe wyższego szczebla, a marszałek województwa powinien uwzględnić plan ministra transportu. Ma to przede wszystkim na celu uniknięcie sytuacji, w której pokrywają się przewozy o charakterze użyteczności publicznej na danej linii komunikacyjnej organizowane i finansowane przez więcej niż jednego organizatora ptz.

Niemniej ustawa wskazuje również, że plan może być poddany aktualizacji, zatem przyjąć można, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby plan dla niższego szczebla został przygotowany wcześniej, a następnie poprawiony w razie istotnej niezgodności. Najlepiej jednak, aby planowanie odbywało się w sposób zorganizowany przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego na danym terytorium.

39. Uwzględniając stan zagospodarowania przestrzennego należy ponadto wziąć pod uwagę ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planu zagospodarowania przestrzennego województwa, stadium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy czy w końcu ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ustawodawca zadbał również o udział mieszkańców w projektowaniu transportu publicznego. Po wstępnym opracowaniu projektu zostaje on opublikowany i poddany konsultacji społecznej. Art. 10 ustawy o ptz nakłada na podmioty opracowujące plan (nie dotyczy ministra transportu, gdyż jego obowiązują standardowe legislacyjne procedury konsultacji treści projektu rozporządzenia) obowiązek poinformowania (na stronie internetowej, w Biuletynie Informacji Publicznej) mieszkańców o opracowanym projekcie, w wyniku czego mają oni możliwość składania opinii w terminie nie krótszym niż 21 dni od dnia ogłoszenia oraz w formie i miejscu wskazanym przez organizatora. Nie musi on jednak uwzględnić nadesłanych uwag, lecz w przypadku uznania ich za zasadne, powinien dokonać stosownych zmian.

Po opracowaniu oraz przeprowadzeniu konsultacji społecznych właściwy organ powinien, zgodnie z art. 13 ust. 1-3, uzgodnić jego treść z organizatorami transportu zbiorowego w sąsiednich jednostkach samorządu terytorialnego na tym samym szczeblu, tj. odpowiednio z marszałkami sąsiednich województw, ze starostami sąsiedniego powiatu lub zarządem związku powiatów, a także z wójtami, burmistrzami oraz prezydentami sąsiednich gmin lub zarządem związku międzygminnego. Marszałek ma również obowiązek przedstawienia projektu planu sąsiedniemu związkowi powiatów, jeśli istnieje takowy, a starosta sąsiedniemu związkowi międzygminnemu, do zaopiniowania.

Należy także zwrócić uwagę na inny obowiązek konsultacyjny organizatora, wskazany w art. 13 ust. 6a ustawy o transporcie kolejowym, który nadaje prezesowi UTK kompetencje do opiniowania planów transportowych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Organ ma na to 21 dni od doręczenia. Organizator musi przekazać projekt wraz z dokumentami, w zakresie wskazanym przez prezesa UTK, które świadczą o uwzględnieniu czynników wskazanych w art. 12 ust. 2 ustawy o ptz. Jeśli organ nie dotrzyma terminu, plan jest uznawany za pozytywnie zaopiniowany. Opinia nie jest wiążąca.

Na koniec procedury uchwalania planu właściwy organ, organizator ptz, odpowiedzialny za jego opracowanie przedstawia projekt władzy stanowiącej w danej jednostce samorządu terytorialnego. Marszałek województwa zwraca się do sejmiku województwa, starosta – do rady powiatu (zarząd związku powiatów do zgromadzenia związku), a wójt/burmistrz/prezydent miasta – do rady gminy (zarząd związku międzygminnego do zgromadzenia związku).

Co bardzo istotne, plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego. Plan transportowy ministra transportu musi z kolei przyjąć formę rozporządzenia. Wiele planów transportowych zostało już (wg stanu na koniec czerwca 2014 r.) opublikowanych, niemniej głównie na niższych szczeblach samorządowych. Plany transportowe województw powinny być gotowe do końca 2014 r. Szczegółowe aspekty związane z praktycznym wymiarem planów będą przedstawione w następnych rozdziałach białej księgi.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej

Unia Europejska wpływa na rozwój gospodarczy w państwach członkowskich, stosując nie tylko klasyczne metody prawodawcze (w formie rozporządzeń, dyrektyw czy decyzji). Część działań instytucji unijnych znajduje swoje odzwierciedlenie w dokumentach zwanych soft law, a zatem nieobowiązujących członków bezwzględnie do działania, lecz wskazujących najlepsze praktyki oraz wspólną drogę ku realizacji wyznaczonych celów. Dokumenty te określają często drogę, którą powinny (choć – teoretycznie – nie muszą) podążać państwa członkowskie, a działania zgodne z zalecaną linią mogą dzięki temu być wspierane ze środków unijnych. Wydawanie przez instytucje unijne dokumentów soft law może wiązać się z brakiem kompetencji UE w danej dziedzinie lub uwzględnieniem zasady subsydiarności, zgodnie z którą prawo powinno być stanowione „jak najbliżej obywatela”, czyli na możliwie najniższym szczeblu (w przypadku Polski – na szczeblu gminy). Dopiero w uzasadnionych przypadkach, w momencie gdy identyczne regulacje powinny obejmować większe obszary, stanowienie prawa ma być przenoszone na wyższy szczebel samorządowy, szczebel krajowy lub unijny.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plans (dalej: SUMP lub plany mobilności) są właśnie owocem działalności UE na rzecz koordynacji inicjatyw lokalnych. Jak podkreśla Komisja Europejska, odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych,

regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę oraz prawodawstwo⁴⁰.

Unia od 2007 r. prowadzi zintensyfikowane prace nad zmianą procesu mobilności w miastach, m.in. dlatego że w wielu miastach europejskich problem stanowią notoryczne zatory komunikacyjne, których koszt szacuje się na 80 mld euro rocznie. W 2009 r. Komisja Europejska przygotowała w formie komunikatu (jest to klasyczna forma soft law) plan działania na rzecz mobilności. Komunikat ten dotyczy zarówno transportu osób, jak i towarów w obszarach miejskich i podmiejskich. Zgodnie z jego przesłaniem głównym celem rozwoju polityki mobilności stało się zmniejszenie ruchu drogowego i zatorów komunikacyjnych w miastach, a dzięki temu – ograniczenie liczby wypadków drogowych, zanieczyszczenia powietrza i zużycia energii.

Plan na rzecz mobilności zakładał m.in. udzielenie wsparcia władzom lokalnym w opracowywaniu koncepcji dotyczących mobilności w miastach, dostarczanie najlepszych praktyk oraz działania edukacyjne na rzecz zarządzania mobilnością w miastach, sprzyjanie ekologicznym środkom transportu, ułatwienie finansowania innowacyjnych inicjatyw na rzecz mobilności oraz m.in. rozwój inteligentnych systemów transportowych⁴¹. Mobilność miejska stanowi podstawowe założenie w „Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”⁴², gdzie wskazuje się najważniejsze inicjatywy w celu zmiany obrazu mobilności w miastach, np. powiązanie funduszy unijnych z miastami i regionami, które przedłożyły zweryfikowane certyfikaty z audytu mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju, czy też promocję bez emisyjnych pojazdów.

Owoce działań Komisji wraz z partnerami z niższego szczebla jest szereg dokumentów opisujących dobre praktyki w zakresie planów mobilności, m.in. komunikat Komisji z 2013 r. pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”, a także wytyczne Komisji pt. „Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” z 2011 r.⁴³, które instruuje krok po kroku, jak plan mobilności powinien zostać utworzony oraz wdrożony w życie.

Czym jest tzw. SUMP i jak należy go opracowywać?

SUMP to strategiczny plan mający wskazywać, jak należy spełniać potrzeby mobilności mieszkańców oraz przedsiębiorstw w miastach i okolicach. SUMP określa zestaw działań, które mają pomóc w rozwiązaniu problemów transportowych. Obejmuje on wszystkie środki oraz formy transportu w całej aglomeracji miejskiej, zarówno publiczne, jak i prywatne, transport osób i towarów, środki zmotoryzowane i niezmotoryzowane, proces poruszania się i parkowanie.

Celem SUMP jest zapewnienie bezpiecznej mobilności, lecz także zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko. Istotną cechą charakterystyczną planów mobilności jest zaangażowanie mieszkańców w proces ich tworzenia, a także ich intermodalny charakter, długoterminowa perspektywa oraz położenie nacisku na deprecjację transportu samochodowego, co, zdaniem Komisji Europejskiej, odróżnia SUMP od „klasycznego” planu transportowego. SUMP różni się zresztą od „klasycznego” planu transportowego także zakresem czy dłuższą perspektywą planowania. Plan mobilności powinien być zbudowany na dogłębnej analizie stanu obecnego oraz wyznaczać realne cele, jakie dana aglomeracja zamierza osiągnąć w kształtowaniu zrównoważonej mobilności. SUMP powinien także w znacznym stopniu uwzględniać rachunek kosztów i korzyści wszystkich gałęzi transportu, także szeroko rozumiane koszty i korzyści społeczne.

40. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Plan działania na rzecz mobilności w miastach, KOM(2009) 490 wersja ostateczna, Bruksela 2009, str. 3, do pobrania z: <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=PL&f=ST%2014030%202009%20INIT>

41. Ibidem, str. 5.

42. Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

43. Więcej dokumentów można znaleźć na www.mobilityplans.eu np. Rupperecht Consult and Edinburgh Napier University, The state-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe, 2012.

Grafika: Proces prac nad planem mobilności miejskiej



Źródło: <http://www.mobilnagdunia.pl/sump/62-sump-definicja>

Plan należy opracowywać przy współpracy podmiotów z różnych obszarów polityki i sektorów (transportu, użytkowania gruntów i gospodarki przestrzennej, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia, bezpieczeństwa ruchu drogowego itp.), władz wszystkich szczebli, jak również z udziałem organów na obszarach sąsiadujących – zarówno miejskich, jak i wiejskich⁴⁴. Na zlecenie Komisji Europejskiej przeprowadzono badania nad treścią i sposobem tworzenia planów, których rezultaty opublikowane zostały w 2013 r. na platformie mobilityplans.eu w formie wytycznych (najlepszych praktyk) dla władz lokalnych⁴⁵.

Droga, jaką należy przebyć w celu opracowania i wdrożenia planu, nie jest łatwa. Wytyczne krok po kroku prowadzą podmiot odpowiedzialny za planowanie mobilności w danym obszarze funkcjonalnym, jak należy plan opracować. Proces rozpoczyna się od etapu właściwego przygotowania, czyli przede wszystkim działań polegających na określeniu zakresu treściowego, czasowego oraz terytorialnego przyszłego planu, przestudiowaniu zasad zrównoważonej mobilności, określeniu kluczowych podmiotów objętych planem oraz analizie aktualnego stanu mobilności.

Na podstawie wyników etapu pierwszego należy określić: wizję mobilności uwzględniającą głosy mieszkańców, racjonalne i transparentne wyznaczenie celów, a także należy wyznaczyć efektywne środki w celu realizacji wizji,

44. Komisja Europejska, Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, KOM(2013)913 wersja ostateczna, 2013, str. 4.

45. Wefering F., Rupprecht S., Bührmann S., Böhrler-Baedeker S., Guidelines Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan, do pobrania z: http://mobilityplans.eu/docs/file/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf.

uwzględniając doświadczenie z innych miast czy też najbardziej racjonalny ekonomicznie wybór instrumentów. Następnie należy opracować plan, w tym – koncepcję działań popartą finansowaniem, oraz instrumenty monitorowania jej wykonania. Wreszcie, etap czwarty polega na właściwej implementacji SUMP zgodnie z zasadami dobrego zarządzania i komunikacji ze wspólnotą lokalną, która powinna być najbardziej zainteresowana kształtowaniem polityki własnej mobilności. Wytyczne wskazują także na istotną rolę regularnych przeglądów stopnia realizacji planu oraz dostosowywania go do zmieniających się potrzeb mobilnego społeczeństwa. Tym bardziej, że SUMP z założenia powinien obejmować długi zakres czasowy.

Należy zauważyć, że plany mobilności są tworzone na zasadzie dobrowolności. Brakuje w tym zakresie na razie strategii krajowej, nie ma także odpowiednich rozwiązań prawnych dotyczących planów. W celu zmiany tej sytuacji wydaje się, że rozsądnym rozwiązaniem byłoby przygotowanie krajowych wytycznych i propozycji rozwiązań prawnych w celu zmiany kształtu istniejących już dokumentów w sposób skoordynowany, przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki. Zresztą, miasta same powinny wychodzić z inicjatywą tworzenia planów, bowiem od tego zależeć będzie stopień finansowania z funduszy strukturalnych.

Powyższa sytuacja już wkrótce może ulec zmianie, bowiem w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pracuje się nad stworzeniem Krajowej Polityki Miejskiej 2020, której obowiązek opracowania ciąży na ministrze na podstawie ustawy o zasadach prowadzenia polityki miejskiej. W 2012 r. opracowano już założenia takiego dokumentu, a w marcu 2014 r. opublikowano pierwszy projekt KPM, który będzie jeszcze podlegał konsultacjom. KPM będzie przede wszystkim punktem wyjścia do zmian prawnych w zakresie kształtowania zrównoważonej polityki miejskiej, a także innych form działań instytucji rządowych. Nie będzie narzucać władzom miast żadnych rozwiązań, ale powinny one traktować przyszły dokument strategiczny jako pożądany kierunek rozwoju i działań.

KPM poświęca cały rozdział zrównoważonej polityce miejskiej, wskazując m.in. na:

- potrzebę dokończenia podstawowego układu transportowego miasta i obszaru funkcjonalnego;
- modernizację układu komunikacyjnego;
- zmianę sposobu kształtowania przestrzeni ulic, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich, w celu zwiększenia udziału ruchu rowerowego oraz pieszego;
- inwestycje w rozwój systemu transportu publicznego, m.in. poprzez likwidację wąskich gardeł na infrastrukturze kolejowej wokół miast;
- szeroką integrację w postaci organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewnienia łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej;
- tworzenie i rozbudowanie systemów zarządzania ruchem i jego monitoringu;
- wprowadzanie rozwiązań promujących komunikację zbiorową;
- potrzebę integracji zagospodarowania przestrzennego i planowania rozwoju transportu;
- zwiększenie możliwości w zarządzaniu i koordynacji transportu publicznego;
- uspokojenie ruchu w centrum miast⁴⁶.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Powyżej wskazano, że prowadzący zrównoważoną politykę mobilności musi uwzględniać regulacje dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego, np. opracowując plan transportowy lub plan mobilności. Współcześnie planowanie i zagospodarowanie przestrzenne powiązane jest z polityką rozwoju. W Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w art. 2 czytamy, że „przez politykę rozwoju rozumie się zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej.”⁴⁷ Wprowadzając do przytoczonej powyżej definicji ustawowej polityki rozwoju spójność przestrzenną, słusznie powiązano planowanie rozwoju z planowaniem przestrzennym.

46. Krajowa Polityka Miejska – projekt, str. 50 i n. do pobrania z:

http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/kpm/strony/start.aspx.

47. Art. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2009 Nr 81 poz. 717-j.t.).

Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne funkcjonuje obecnie w oparciu o Ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm., dalej: ustawa o planowaniu). Ustawa ta normuje zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego oraz organy administracji rządowej, a także zasady zabudowy oraz cele, na które może zostać przeznaczony dany grunt.

Zgodnie z wolą ustawodawcy, w planowaniu przestrzennym uwzględnia się przede wszystkim:

- walory architektoniczne oraz krajobrazowe;
- wymogi dotyczące ładu przestrzennego;
- wymagania dotyczące ochrony środowiska;
- ochronę dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury;
- wymagania ochrony zdrowia;
- potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa;
- szeroko pojęty interes publiczny.

W procesie planowania ujmuje się również potrzeby wynikające z rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności zaś sieci szerokopasmowych.

Należy podkreślić, że planowanie przestrzenne, podobnie jak prowadzenie polityki rozwoju, o której już była wcześniej mowa, prowadzone jest zarówno przez administrację rządową, jak i przez jednostki samorządu terytorialnego. W procesie tym jednak, w odróżnieniu od regulacji zakresu polityki rozwoju, pierwsze skrzypce wśród jednostek samorządu terytorialnego odgrywa gmina. To właśnie na tej podstawowej (w rozumieniu Konstytucji RP z 1997 r.) jednostce samorządu terytorialnego spoczywa obowiązek kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na właściwym sobie obszarze. Ten obowiązek, określony w art. 3 ustawy o planowaniu, gmina realizuje poprzez uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz przygotowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Ponieważ oba dokumenty bezsprzecznie wpływają na określenie polityki przestrzennej w gminie, należy poddać je w tym miejscu głębszej analizie.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem przygotowywanym w celu określenia polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Dokument ten powinien uwzględniać m.in. uwarunkowania wynikające z:

- dotychczasowego przeznaczenia, zagospodarowania i uzbrojenia terenu;
- stanu ładu przestrzennego i wymogów jego ochrony;
- stanu środowiska, w tym stanu rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wielkości i jakości zasobów wodnych oraz wymogów ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego;
- stanu dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- stanu prawnego gruntów;
- potrzeb i możliwości rozwoju gminy;
- występowania obiektów i terenów chronionych czy też obszarów naturalnych zagrożeń geologicznych;
- występowania udokumentowanych złóż kopaliny, zasobów wód podziemnych oraz udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla;
- stanu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym stopnia uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej, energetycznej oraz gospodarki odpadami;
- ochrony przeciwpowodziowej.

Uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzania studium podejmuje rada gminy⁴⁸. Studium zawierające część tekstową i graficzną sporządza wójt, burmistrz lub prezydent miasta (dalej: organ zobowiązany). Należy przy tym pamiętać, że dokument ten uwzględniać powinien zasady określone w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (omawianej w następnym rozdziale) oraz strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa, a ponadto strategii rozwoju gminy (o ile ta dysponuje takim opracowaniem). Należy podkreślić, że art. 11 ustawy o planowaniu dość precyzyjnie ustala kompetencje wójta, burmistrza lub prezydenta po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzenia studium. Zgodnie tym przepisem właściwy miejscowo organ zobowiązany do ogłoszenia w prasie miejscowej oraz w obwieszeniach uchwały o przystąpieniu do spo-

48. Pod pojęciem tym rozumie się w tym podrozdziale także radę miasta.

rządzenia stadium oraz możliwości składania przez zainteresowane podmioty wniosków dotyczących tego dokumentu w terminie nie krótszym niż 21 dni od ogłoszenia. Organ ten zobowiązany jest również do zawiadomienia na piśmie o podjęciu przedmiotowej uchwały inne instytucje i organy właściwe do uwzględnienia i opiniowania projektu stadium. Dopiero po przeprowadzeniu tej procedury organ sporządza projekt studium rozpatrując złożone wnioski oraz uwzględniając plan zagospodarowania przestrzennego województwa oraz programów, o których mowa w art. 48 ust.1 ustawy. Dopiero po przeprowadzeniu tej procedury uzyskuje on od gminnej lub innej właściwej komisji urbanistyczno-architektonicznej opinie o projekcie stadium.⁴⁹

Należy podkreślić, że zgodnie z przedstawioną powyżej procedurą organ zobowiązany powinien wystąpić również o uzgodnienie projektu studium z zarządem województwa w zakresie jego zgodności z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa i z wojewodą w zakresie jego zgodności z ustaleniami programów, o których mowa w art. 48 ust. 1, oraz występuje o opinie dotyczące rozwiązań przyjętych w projekcie studium do:

- starosty;
- gmin sąsiednich;
- wojewódzkiego konserwatora zabytków;
- organów wojskowych, ochrony granic oraz bezpieczeństwa państwa;
- dyrektora urzędu morskiego w zakresie zagospodarowania pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani;
- organu nadzoru górniczego w zakresie zagospodarowania terenów górniczych;
- organu administracji geologicznej;
- ministra zdrowia w zakresie zagospodarowania obszarów ochrony uzdrowiskowej;
- dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej w zakresie zagospodarowania obszarów szczególnego zagrożenia powodzią;
- regionalnego dyrektora ochrony środowiska;
- Państwowej Straży Pożarnej i wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

Studium należy do tych kategorii dokumentów tworzonych przez organy administracji, których projekt udostępnia się do publicznego wglądu. W końcowym etapie tego procesu organ zobowiązany zobligowany jest do przedstawienia radzie gminy do uchwalenia projektu studium wraz z listą nieuwzględnionych uwag.

Po przyjęciu przez radę organ zobowiązany przedstawia wojewodzie uchwałę o uchwaleniu studium wraz z dokumentacją prac planistycznych w celu ich oceny z przepisami prawa. Studium nie jest w rozumieniu powyższych przepisów aktem prawa miejscowego.

Aktem prawa miejscowego jest natomiast miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 14 ustawy: „W celu ustalenia przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego, oraz określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego”⁵⁰. Integralną częścią tej uchwały jest załącznik graficzny przedstawiający granice obszaru objętego planem. Podkreślić przy tym należy, że rada gminy może podjąć uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia MPZP z inicjatywy własnej lub na wniosek wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Podjęcie przedmiotowej uchwały poprzedza jednak wykonanie przez organ zobowiązany analizy dotyczącej zasadności przystąpienia do sporządzenia planu i stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami studium. Organ zobowiązany przygotowuje także materiały geodezyjne do opracowania planu oraz ustala niezbędny zakres prac planistycznych.

Ustawodawca w art. 15 dokładnie sprecyzował elementy, które powinny zostać ujęte w MPZP. I tak, zgodnie z tym przepisem, w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in.:

- przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
- zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego;
- zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego;
- zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych;

49. Art. 12 ustawy o planowaniu.

50. Art. 14 ust. 1 ustawy o planowaniu.

- zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną liczbę miejsc do parkowania i sposób ich realizacji oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów;
- granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, w tym terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszarów osuwania się mas ziemnych;
- szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości;
- szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy;
- zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
- sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

Ponadto, jak stanowi art. 15 ust. 3 ustawy, w planie miejscowym określa się w zależności od potrzeb m.in.:

- granice obszarów wymagających przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości;
- granice terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym;
- granice terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, umieszczonych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub w ostatecznych decyzjach o lokalizacji drogi krajowej, wojewódzkiej lub powiatowej, linii kolejowej o znaczeniu państwowym, lotniska użytku publicznego, inwestycji w zakresie terminalu lub przedsięwzięcia Euro 2012;
- granice terenów rekreacyjno-wypoczynkowych oraz terenów służących organizacji imprez masowych;
- sposób usytuowania obiektów budowlanych w stosunku do dróg i innych terenów publicznie dostępnych oraz do granic przyległych nieruchomości, kolorystykę obiektów budowlanych oraz pokrycie dachów”⁵¹.

Wśród innych ustawowych wytycznych dotyczących planu miejscowego na uwagę zasługuje art. 16, zgodnie z którym plan ten sporządza się w skali 1:1000, z wykorzystaniem urzędowych kopii map zasadniczych albo w przypadku ich braku map katastralnych gromadzonych w państwowym zasobie geodezyjnym i kartograficznym. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się stosowanie map w skali 1:500 lub 1:2000, a w przypadkach planów miejscowych, które sporządza się wyłącznie w celu przeznaczenia gruntów do zalesienia lub wprowadzenia zakazu zabudowy, dopuszcza się stosowanie map w skali 1:5000.

Należy w tym miejscu podkreślić, że procedura, którą wszczynają organ zobowiązany po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego jest zbliżona do procedury wszczynanej po uchwale o przystąpieniu do sporządzenia studium.

W trakcie prac podmiot odpowiedzialny za sporządzenie MPZP występuje ponadto o opinie o projekcie do planu do: gminnej komisji urbanistyczno-architektonicznej, wójtów, burmistrzów gmin albo prezydentów miast graniczących z obszarem objętym planem (w zakresie rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym), regionalnego dyrektora ochrony środowiska, właściwych organów administracji geologicznej (w zakresie terenów zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych) oraz Państwowej Straży Pożarnej, wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i wojewódzkiego inspektora sanitarnego. W trakcie prac nad projektem planu należy uzgodnić go z:

- wojewodą, zarządem województwa, zarządem powiatu w zakresie odpowiednich zadań rządowych i samorządowych;
- zarządcą drogi, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub samą drogę;
- organami wojskowymi, ochrony granic oraz bezpieczeństwa państwa;
- dyrektorem urzędu morskiego w zakresie zagospodarowania pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani;
- organem nadzoru górniczego w zakresie zagospodarowania terenów górniczych;
- ministrem zdrowia (w zakresie zagospodarowania obszarów ochrony uzdrowiskowej);
- właściwym wojewódzkim konserwatorem zabytków w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu;
- innymi organami do uzgadniania projektu planu (na podstawie odrębnych przepisów).

51. Art.15 ustawy o planowaniu.

Proces konsultacji projektu MPZP nie jest ograniczony wyłącznie od organów administracji. Zgodnie bowiem z art. 18 ustawy o planowaniu: „Uwagi do projektu planu miejscowego może wnieść każdy, kto kwestionuje ustalenia przyjęte w projekcie planu, wyłożonym do publicznego wglądu”⁵².

Po zakończeniu powyższej procedury rada gminy uchwała plan miejscowy po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu oraz sposobie realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz o zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych⁵³.

Opisując planowanie i zagospodarowanie przestrzenne w Polsce, nie można ograniczyć go wyłącznie do działań podejmowanych przez samorząd gminny. Należy bowiem pamiętać, że w procesie tym uczestniczy zarówno samorząd województwa, jak i administracja centralna. By w pełni zamknąć temat planowania i zagospodarowania przestrzennego na płaszczyźnie samorządowej, w pierwszej kolejności zostaną omówione kompetencje samorządu województwa w tym zakresie.

Organy samorządu województwa, na podstawie art. 38 ustawy o planowaniu, poza sporządzeniem powyższego planu, prowadzą analizy i studia oraz opracowują koncepcje i programy dotyczące zagospodarowania przestrzennego. Szczególną rolę w tym procesie odgrywa sejmik województwa, który podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Planowanie przestrzenne jest powiązane z planowaniem rozwoju, związek ten widać wyrazić w art. 29 ust. 3 ustawy o planowaniu, zgodnie z którym „w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się w szczególności:

- podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
- system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
- obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne;
- obszary wsparcia;
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią;
- granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
- obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla”⁵⁴.

Uwzględnienie w planie zagospodarowania przestrzennego województwa ustaleń strategii rozwoju województwa jest najważniejszym dokumentem określającym politykę rozwoju województwa, z którą w naturalny sposób powinien współgrać przedmiotowy plan.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

13 grudnia 2011 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030⁵⁵. Podstawę do jej wydania stanowi art. 47 ust. 3 ustawy o planowaniu⁵⁶. KPZK 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie lat 2011-2030, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju, a także wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny⁵⁷. Koncepcja stanowi dokument prezentujący nowe zintegrowane podejście terytorialne, zamiast dotychczasowego nacisku położonego na polityki sektorowe.

52. Art. 18 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2012 poz. 647. – j.t).

53. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2009 nr 157 poz. 1240).

54. Art. 29 ust. 2 ustawy o planowaniu.

55. Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Dz. U. z dnia 27.04.2012 poz. 252).

56. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 nr 80, poz. 717, z późn. zm.).

57. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, str. 5.

Dokument wprowadza klasyfikację ośrodków miejskich. Przede wszystkim wskazuje się na 10 określonych obszarów metropolitalnych (o podstawowym znaczeniu dla systemu osadniczego) w Polsce: Warszawa, konurbacja górnośląska, Kraków, Łódź, aglomeracja trójmiejska, Poznań, Wrocław, duopol Bydgoszcz/Toruń, Szczecin i Lublin. Powyższe obszary uzupełniają miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym, główne węzły ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz ośrodki lokalne⁵⁸.

Stan obecny w świetle KPZK

KPZK podkreśla, że obecnie polskie miasta w znacznej mierze ustępują miastom innych krajów UE, zwłaszcza zachodniej i północnej Europy. Cechuje je niedostatek rozwoju funkcji metropolitalnych, zwłaszcza w zakresie funkcji kontrolnych, w sferze zarządzania gospodarczego, funkcji transportowych czy wreszcie funkcji badawczo-rozwojowych. Ich cechą charakterystyczną jest niski poziom innowacyjności oraz niewielki udział gospodarki opartej na wiedzy. Na tym tle wyróżnia się Warszawa, która uzyskała status potencjalnej metropolii europejskiej (III rzędu) w klasyfikacji ESPON (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion; program naukowy podejmujący problematykę rozwoju przestrzennego Europy, współfinansowany przez UE)⁵⁹.

Oceniając kwestie związane z przemieszczaniem się, autorzy KPZK zauważają, że w końcu lat 90. XX w. utrwalił się rozkład obszarów o skrajnie niskiej spójności przestrzennej z resztą kraju, m.in. Kotliny Kłodzkiej czy Bieszczad. Przyczyną jest zły stan infrastruktury regionalnej. Jednocześnie, jak stwierdzono w KPZK, doszło do wzrostu mobilności codziennej społeczeństwa oraz do znacznego zwiększenia intensywności ruchu towarowego w transporcie drogowym, wobec nieprzygotowania transportu kolejowego do zmian w gospodarce (brakuje rozwiązań multimodalnych). Zwraca się uwagę na dokonujący się rozwój przewozów lotniczych, lecz jednocześnie odnotowywane jest słabe skomunikowanie lotnisk z siecią transportową lądową.

W skali obszarów funkcjonalnych⁶⁰ dużych i średnich ośrodków problemy transportowe są dziś, wedle autorów KPZK, jedną z głównych barier rozwojowych, w związku z czym sprzyjają niekontrolowanemu procesowi suburbanizacji⁶¹.

W kontekście suburbanizacji KPZK podkreśla, że aktualnie obserwuje się tendencję, zgodnie z którą na obszarach podmiejskich osiedlają się przede wszystkim ludzie zamożni zamieszkujący wcześniej centra miast, którzy utrzymują swoje dotychczasowe miejsca pracy (i nauki) i jednocześnie w dalszym ciągu intensywnie korzystają z rynku usług w centrach miast. Jednakże z powodu braku dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego obsługującego obszary peryferyjne są oni uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstawania kongestii, a także do obniżenia sprawności całego układu danego ośrodka miejskiego⁶².

Wizja policentrycznej sieci metropolii i mobilności

U podstaw KPZK leży idea policentrycznej sieci głównych ośrodków metropolii. Przewiduje się, że do 2030 r. będzie postępowała koncentracja ludności w dużych ośrodkach miejskich (oraz – szerzej – w obszarach metropolitalnych). Połączone za sobą główne miasta, wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi (np. konurbacja górnośląska), mają być miejscem koncentracji funkcji gospodarczych, politycznych, administracyjnych, społecznych i kulturalnych. Z perspektywy niniejszego opracowania istotne jest założenie, że główne ośrodki miejskie będą atrakcyjne pod względem liczby miejsc pracy i koncentracji różnych usług wyższego rzędu, w związku z czym mają być one także ośrodkami dojazdów do pracy oraz migracji o charakterze czasowym lub stałym z obszarów mniej rozwi-

58. Ibidem, str. 37.

59. Ibidem, str. 74.

60. Zgodnie z art. 2 pkt 6a) ustawy o planowaniu obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

61. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, str. 101.

62. Ibidem, str. 76.

niętych, a także z zagranicy⁶³. Strategia zakłada, że słabsze ośrodki wojewódzkie oraz miasta o statusie ośrodków regionalnych będą w wielu aspektach nadal powiązane z ośrodkami metropolitalnymi, w związku z czym będą im podległe funkcjonalnie (np. w zakresie gospodarczym, szkolnictwa wyższego, nauki, kultury).

W wizji policentrycznej sieci metropolii największe miasta w roku 2030 mają być połączone efektywnymi, wielo-modalnymi, spójnymi i zintegrowanymi systemami infrastruktury transportowej. Zakłada się, że największe miasta będą połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych, a niektóre systemem kolei o wysokim standardzie. Ponadto mobilność intermetropolitalną zapewni rozbudowany i zmodernizowany system dróg o standardzie obecnych autostrad lub tras ekspresowych. Ruch drogowy, kolejowy, lotniczy i żegluga mają być przede wszystkim efektywne dzięki zintegrowaniu różnych rodzajów transportu⁶⁴, zastosowaniu systemów multimodalnych w transporcie towarów czy też powszechnemu zastosowaniu systemu park & ride w przewozach pasażerskich.

Z wizji Polski w 2030 r. wyłania się przede wszystkim obraz transportu miejskiego opartego na zintegrowanych systemach transportu publicznego, bazujących w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych obejmujących obszary metropolitalne. Energochłonny transport samochodowy powinien być w miastach zmarginalizowany. Taki nowoczesny transport ma przeciwdziałać zanieczyszczeniu środowiska oraz niekontrolowanej suburbanizacji⁶⁵. Przewozy międzyaglomeracyjne oraz aglomeracyjne mają być docelowo zintegrowane funkcjonalnie i taryfowo z systemami transportu miejskiego⁶⁶.

Cele służące realizacji wizji Polski w 2030 r. w zakresie mobilności w aglomeracjach

Ważnym elementem strategii są cele, które powinny zostać osiągnięte do 2030 r. Ponadczasowym celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie. Realizacji powyższego założenia służyć ma sześć skonkretyzowanych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, które nie mogą być traktowane rozłącznie i które odnoszą się do elementów struktury przestrzennej kraju. W kontekście niniejszego opracowania za najbardziej relewantne uznać należy:

- podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej⁶⁷.

Podkreśla się, że szczególnie ważne są działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz zdefiniowanych powyżej obszarów funkcjonalnych⁶⁸ oraz regionu, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy. Strategia zakłada, że zostaną „zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów)”⁶⁹. W tym celu konieczne będzie zobligowanie gmin w obszarach funkcjonalnych do współpracy w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwoju systemów park & ride. W lokalnych dokumentach planistycznych

63. Ibidem, str. 69.

64. Ibidem, str. 39.

65. Ibidem, str. 38.

66. Ibidem, str. 39.

67. Ibidem, str. 67.

68. Przykładowo miejski obszar funkcjonalny jest zgodnie z KPZK układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek i obejmuje zwarty obszar miejski, powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną oraz ośrodki bliskiego sąsiedztwa. Są to obszary zurbanizowane o największej gęstości zaludnienia i najważniejszych funkcjach w systemie osadniczym kraju. Administracyjnie obszary te mogą obejmować zarówno gminy miejskie, wiejskie, jak i miejsko-wiejskie.

69. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, str. 81.

sporządzanych dla obszarów metropolitalnych mają zostać określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do dużych ośrodków transportem publicznym, w tym także w systemie park & ride⁷⁰.

KPZK, w aspekcie międzyaglomeracyjnym, stawia również za cel poprawę skomunikowania ze sobą głównych ośrodków miejskich. Chodzi tutaj o poprawę wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi, gdzie jest ona najmniej atrakcyjna i jednocześnie najbardziej pożądana z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego kraju. Dotyczy to dostępności do Warszawy z punktu widzenia Wrocławia, Szczecina, Rzeszowa i Lublina oraz wzmocnienia połączeń w relacjach: Warszawa – Białystok, Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań, Warszawa – Bydgoszcz⁷¹. Istotne wydaje się także założenie działania na rzecz wzmocnienia powiązań transportowych Polski Wschodniej, Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej z Polską Centralną oraz siecią głównych miast w kraju. Obszary te powinny zostać do roku 2020 lepiej powiązane z głównymi krajowymi ośrodkami wzrostu, przede wszystkim dzięki rozbudowie i modernizacji odpowiedniej jakości infrastruktury transportowej⁷².

W kontekście dążenia do utworzenia policentrycznej sieci metropolii opartej na dogodnych połączeniach transportowych istotny jest także wzrost dostępności obszarów wiejskich, który ma nastąpić dzięki zmodernizowanej infrastrukturze transportowej, a także uchwaleniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego⁷³. W celu realizacji postulatu dostępności uznano, że należy utrzymać oraz tworzyć nowe połączenia kolejowe, dokonać wzmocnienia regionalnego i lokalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, przede wszystkim umożliwiającego bezpośrednie powiązanie z obszarem metropolitalnym przyległych obszarów wiejskich.

Podkreśla się szczególnie potrzebę działania na rzecz budowy i rozwoju bezpośrednich powiązań lokalnych, a także wzmocnienia funkcji dowozowych (ang. feeder connections) do linii kolejowych oraz dążenia do integracji taryfowej kolejowych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych z pozostałymi segmentami transportu zbiorowego. Ponadto postuluje się powiązanie lokalnej sieci drogowej z siecią dróg krajowych, ekspresowych i autostrad oraz wspieranie tworzenia infrastruktury i rozbudowy węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego na obszarach wiejskich (opartej na budowie i rozwoju zintegrowanej infrastruktury transportu pasażerskiego w układzie lokalnym i regionalnym)⁷⁴.

Wdrażanie działań na rzecz rozwoju mobilności

KPZK przewiduje, że w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego zostaną wyznaczone obszary funkcjonalne największych polskich miast (wskazanych w KPZK 2030), opracowane zostaną też plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju. Plany i strategie powinny uwzględniać przede wszystkim koncepcję zrównoważonej mobilności w obrębie tych obszarów⁷⁵.

Wdrażanie koncepcji ma następować, zgodnie z przyjętym w 2013 r. planem działań służących realizacji KPZK 2030⁷⁶, przede wszystkim w drodze wzmocnienia jakościowego planowania przestrzennego, uporządkowania regulacji zapewniających sprawność i powszechność działania systemu planowania przestrzennego (np. w związku z tym, że niektóre akty planistyczne nie mają przymiotu aktu prawa miejscowego czy też brakuje prawnej i systemowej współzależności dokumentów powstających na różnych szczeblach zarządzania). Celem jest też ujednolicenie zasad sporządzania dokumentów planistycznych. Przede wszystkim podkreśla się niedostosowanie przepisów prawnych do zakładanej nowoczesnej metody planowania funkcjonalnego.

70. Ibidem, str. 107.

71. Ibidem, str. 105.

72. Ibidem, str. 88.

73. Ibidem, str. 91.

74. Ibidem, str. 92.

75. Ibidem, str. 81.

76. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Plan działań służący realizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Warszawa 2013.

Kończąc rozważania na temat KPZK, należy jednak zwrócić uwagę na jej charakter prawny. Ma ona w zasadzie charakter jedynie informacyjny i nie jest aktem powszechnie obowiązującym (nie jest to akt normatywny). Dokument ten wiąże wszystkie instytucje mające za zadanie kształtować ład przestrzenny na terytorium Polski, czyli głównie marszałków województw, wójtów gmin oraz inne podmioty, w zakresie tzw. obszarów funkcjonalnych, np. Radę Metropolii w obrębie aglomeracji poznańskiej⁷⁷. KPZK stanowi także akt programowy, mający wyznaczać kierunki pracy instytucji publicznych, w tym przede wszystkim organów stanowiących prawo.

Nie należy także zapominać o dokumentach w zakresie strategii rozwojowych np. Długookresowej i Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju czy też w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, zgodnie z którymi powinno się kształtować politykę zrównoważonej mobilności miejskiej. Nadzwyczaj istotnym dokumentem strategicznym, który uwzględni powyższe postulaty KPZK, jest uchwalona Krajowa Polityka Miejska, przybliżona w rozdziale dotyczącym planów mobilności.

Podstawowe akty prawne w zakresie zasad bezpiecznego ruchu oraz innych aspektów zrównoważonej mobilności

Zasady bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów

Mobilność dotyczy nie tylko transportu pojazdów mechanicznych (w tym głównie transportu zbiorowego), lecz również rowerów oraz ruchu pieszych, a także kwestii związanych z bezpieczeństwem procesu przemieszczania się. Podstawowe zasady w tym zakresie kształtuje Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym⁷⁸ (dalej: prawo drogowe). Zgodnie z art. 1 prawa drogowego do zakresu jej normowania należą:

- zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
- zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie;
- wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami;
- zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.

W kontekście niniejszego opracowania najważniejszy jest punkt pierwszy. Zarówno drogi publiczne, jak i strefy zamieszkania oraz strefy ruchu zostały zdefiniowane w tzw. słowniczku ustawowym. Znajdziemy w nim również wiele innych pojęć związanych z ideą miasta przyjaznego bcyklom, np. definicję samego roweru, drogi dla rowerów, przejazdu dla rowerzystów czy tzw. śluzy rowerowej, czyli „części jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczony do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi”⁷⁹.

W niniejszym opracowaniu akcent położony zostanie na organizację ruchu alternatywnych do energochłonnego transportu samochodowego środków przemieszczania się.

Reguły ruchu pieszych uregulowane zostały w rozdziale drugim prawa drogowego. Ustawa określa, w jaki sposób pieszy może poruszać się po poboczu, jezdni czy też w kolumnie, a także jak należy bezpiecznie przechodzić przez jezdnię. Przykładowo, art. 11 ust. 4 wskazuje, w jakich sytuacjach dozwolone jest korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów, np. w przypadku braku chodnika. Będzie on jednak mniej uprzywilejowanym uczestnikiem ruchu w przypadku poruszania się po drodze rowerowej.

Ustawa reguluje także zasady bezpiecznego ruchu w stosunku do pojazdów rowerowych. W przypadku wyprzedzania roweru czy też kolumny pieszych należy zachować odstęp nie mniejszy niż 1 m⁸⁰. Ponadto, kierujący rowerem może wyprzedzać inne niż rower powoli jadące pojazdy z ich prawej strony. W przypadku skrętu przez

77. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, str. 18.

78. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.

79. Art. 2 pkt 5b) prawa drogowego.

80. Art. 24 ust. 2 prawa drogowego.

kierującego pojazdem (także rowerem) w drogę poprzeczną, należy ustąpić pierwszeństwa rowerzystom jadącym na wprost, a także nie można wyprzedzać pojazdów na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim⁸¹. Żaden pojazd inny niż rower nie może się także zatrzymać na drodze rowerowej, pasie ruchu dla rowerów oraz w służbie rowerowej.

Ustawa reguluje także zasady ruchu pojazdów w kolumnach. W zorganizowanej kolumnie maksymalna liczba pojazdów może wynieść 10 w przypadku samochodów osobowych, motorowerów lub motocykli, a 15 w przypadku rowerów. Reguluje się także odległość, jaka musi być zachowana między kolumnami.

Bardzo istotny z punktu widzenia bezpiecznej i nowoczesnej mobilności miejskiej jest art. 33 prawa drogowego. Reguluje zasady korzystania z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jak również korzystania ze służby rowerowej. Rowerzysta jest zobowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Poruszając się po drodze dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Zgodnie z art. 33 ust. 5 korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

- opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem;
- szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;
- warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła), z zastrzeżeniem ostrożnej jazdy i ustępowania pierwszeństwa pieszym.

Warunki techniczne dróg publicznych

Aspektami niewątpliwie istotnymi dla tematyki opracowania są przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁸². Rozporządzenie wskazuje aspekty techniczne, które muszą spełniać jezdnie, chodniki, ścieżki rowerowe czy drogowe obiekty inżynieryjne.

Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju rozporządzenie powinno zostać zmienione w taki sposób, by umożliwiała szersze niż dotychczas stosowanie rozwiązań technicznych w kształtowaniu ulic preferujących ruch rowerowy i pieszy oraz transport publiczny⁸³. Musi ono bowiem uwzględniać plany zmiany przestrzeni ulic w centrach miast. W poradniku dotyczącym kształtowania przestrzeni ulic w śródmieściu, MIIIR kładzie nacisk m.in. na działania polegające na zwiększaniu szerokości ciągów pieszych, ograniczaniu liczby i szerokości jezdni oraz zwężaniu przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pojazdów⁸⁴. Innym pomysłem jest wyznaczanie stref ograniczonego ruchu samochodowego i stref ruchu pieszego i rowerowego. Szczególnie istotne jest tworzenie spójnej i gęstej sieci tras rowerowych.

Inne aspekty prawne instrumentów na rzecz zmiany polityki mobilności

Innym ważnym aktem prawnym związanym ze zmianą ukształtowania polityki mobilności jest Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁸⁵. Zgodnie z art. 13 ustawy, korzystający z dróg publicznych obowiązani są

81. Art. 27 ust. 1a oraz 4 prawa drogowego.

82. Dz. U. nr 43, poz. 430, z późn. zm.

83. Krajowa Polityka Miejska – projekt, do pobrania z: http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/kpm/strony/start.aspx, str. 51.

84. Poradnik Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich, Warszawa 2013, do pobrania z: http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/Dokumenty_i_opracowania/Documents/Poradnik_miasta_MIR_2013.pdf.

85. Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.

do ponoszenia opłat m.in. za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Taką strefę ustala rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Ustala również wysokość opłaty, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł⁸⁶. Strefy płatnego parkowania mogą służyć uspokojeniu transportu samochodowego w centrum miasta, jest to zatem istotny instrument do kształtowania mobilności miejskiej opartej na niskoemisyjnych formach mobilności.

W projekcie Krajowej Polityki Miejskiej wskazuje się jednak, że obowiązujące przepisy nie oferują wystarczająco szerokiej palety rozwiązań w zakresie wpływu na napływ samochodów do obszarów śródmiejskich, które skutecznie mogłyby stosować władze samorządowe, dlatego trzeba dostosować prawo do rozwoju nowoczesnej mobilności miejskiej. Projekt wskazuje, że należy poszukiwać efektywnych rozwiązań z zakresu polityki parkingowej, np. w zakresie stawek za parkowanie czy też limitowania dopuszczalnego czasu postoju i innych, których stosowanie w danych warunkach prowadzić będzie do umożliwienia konkurowania transportu publicznego z transportem indywidualnym, a także do zapewniania rotacji miejsc parkingowych i równowagi popytu i podaży w obszarach, gdzie wolne miejsca parkingowe jest towarem deficytowym.

Ponadto postuluje się ustanowienie stref ograniczonej emisji komunikacyjnej, czyli stref niskiej emisji spalin, by ograniczyć wydzielanie się szkodliwych emisji oraz zachęcać do wymiany samochodów na mniej emisyjne. Proponuje się również wprowadzenie tzw. opłaty kongestyjnej za wjazd do centrów miast w związku z ograniczoną przepustowością śródmiejskich ciągów komunikacyjnych. Wdrożenie takich opłat będzie jednak zasadne dopiero wówczas, gdy będzie możliwy skuteczny przejazd po drogach wokół miast dzięki rozwojowi systemu obwodnic⁸⁷.

Nie należy również zapominać, że w wizji zrównoważonej mobilności powinno się szczególnie uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych. Jednym z rozwiązań proponowanych przez prawo drogowe w tym zakresie jest instytucja Karty Parkingowej, którą starosta powiatowy wydaje osobie niepełnosprawnej, w wyniku czego osoba kierująca pojazdem oznaczonym kartą może nie stosować się do niektórych znaków drogowych, np. zakazu wjazdu motocykli, autobusów czy zakazu postoju. Karta parkingowa potwierdza również uprawnienia do korzystania z miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych.

86. Art. 13b prawa drogowego.

87. Krajowa Polityka Miejska, str. 60.



Aglomeracje i urban sprawl

Maciej Florczak

Aglomeracja i obszar metropolitalny

Obecnie trudno znaleźć w Polsce prostą i konsekwentną delimitację obszarów metropolitalnych czy aglomeracji miejskich. Mało tego, samo zdefiniowanie, czym są takie jednostki, nastęrcza wielu problemów, a przegląd polskich dokumentów planistycznych czy literatury przedmiotu nie daje w tym zakresie jasnych odpowiedzi.

Co ważne, bardzo często pojęć tych używa się zamiennie także z innymi określeniami. W powszechnym jednak rozumieniu oba terminy („obszary metropolitalne” oraz „aglomeracje miejskie”) odnoszą się do zespołów niezależnych od siebie jednostek administracyjnych (gmin), które tworzą wspólnie jeden organizm związany z dużymi ośrodkami miejskimi. Przy czym, co ważne, w skład aglomeracji wchodzi też najczęściej obszary wiejskie położone w najbliższym sąsiedztwie ośrodków miejskich wchodzących w skład aglomeracji. Tego rodzaju obszary wiejskie podlegają intensywnemu zjawisku suburbanizacji, czyli wyprowadzania się przedstawicieli klasy średniej i wyższej z centrów miast na obszary peryferyjne. Mieszkańcy ci najczęściej zachowują dotychczasowe miejsca pracy (i nauki), co stawia nowe wyzwania przed transportem zbiorowym w zakresie zwiększającego się zapotrzebowania na codzienne dojazdy nie tylko do pracy czy szkoły, ale także w innych celach: związanych z dojazdami do placówek handlowych, ośrodków zdrowia czy podróży w celach kulturalno-rozrywkowych.

Słowo „metropolia” często niesłusznie wiązane jest tylko z centralnym, wielkim miastem. W nauce oznacza ono także związane z nim otoczenie, czyli obszar, strefę metropolitalną – aglomerację¹. Obszary te, często sztucznie podzielone przez obowiązujące granice administracyjne, nie są w stanie wykorzystywać swojego potencjału, a przede wszystkim nie są w stanie rozwiązać codziennych problemów, takich jak funkcjonowanie transportu zbiorowego. W tym kontekście należy pamiętać, że specyfika metropolii polega na tym, iż obserwowane jest nie tylko oddziaływanie miasta „centralnego” na pozostałe ośrodki (choć jest ono naturalnie najsilniejsze), ale także inne gminy wchodzące w skład metropolii oddziałują na siebie wzajemnie. W związku z tym przed transportem zbiorowym stoi wyzwanie zapewnienia nie tylko sprawnego przemieszczania się mieszkańców w relacjach do i z miasta centralnego, ale także pomiędzy innymi ośrodkami, niejednokrotnie z pominięciem miasta centralnego.

Zgodnie z Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszar metropolitalny to obszar wielkiego („centralnego”) miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Definicja ta ma zatem bardzo nieostry i ogólny charakter, ale dotyczy sedna problemów funkcjonowania polskich miast, czyli ich związków z najbliższym otoczeniem. Warto jednak podkreślić, że podstawową cechą metropolii (i ich obszarów metropolitalnych) powinno być występowanie funkcji metropolitalnych.

Zgodnie z koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 (KPZK) za metropolie można uznać te ośrodki, które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, mają duży potencjał gospodarczy (ponadkrajową atrakcyjność inwestycyjną), oferują szereg usług wyższego rzędu i pełnią funkcje symboliczne, charakteryzują się wysoką zewnętrzną atrakcyjnością turystyczną, dużymi możliwościami edukacyjnymi i innowacyjnymi (rozbudowane szkolnictwo wyższe, obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych), mają zdolność do utrzymywania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z międzynarodowymi metropoliami oraz charakteryzują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową. Dodatkowo liczba ludności metropolii powinna przekraczać 300 000 osób.

1. Magdalena Niziołek, Problemy ustroju aglomeracji miejskich, Oficyna Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2008.

Na potrzeby KPZK obniżono jednak wymagania co do siły oddziaływania miast i ich powiązań, tak aby także inne ośrodki oprócz Warszawy mogły być klasyfikowane jako obszary metropolitalne. Są to zatem obszary metropolitalne Warszawy, aglomeracji górnośląskiej, Krakowa, Trójmiasta, Poznania, Wrocławia, Bydgoszczy i Torunia, Lublina oraz Szczecina. Pozostałe ośrodki, np. Białystok i Rzeszów, nie spełniają wszystkich funkcji metropolitalnych posiadają jednak swoje obszary funkcjonalne silnie z nimi powiązanie. Wydaje się, że pojęcie „obszaru metropolitalnego”, zawarte w ustawie o planowaniu przestrzennym, jest bliższe definicji aglomeracji miejskiej. KPZK podkreśla natomiast rolę tych aglomeracji w układzie osadniczym kraju, nadając im status obszaru metropolitalnego. KPZK ceduje delimitację, czyli szczegółowe określenie zasięgu obszarów metropolitalnych, na władze regionalne. Przykładowo: w Planie Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego wyznaczono obszar „aglomeracji warszawskiej”, który w kolejnym dokumencie, tj. Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, został terytorialnie rozszerzony i nazwany „obszarem metropolitalnym Warszawy”. W tym samym dokumencie graniczy on jednak z obszarem „oddziaływania aglomeracji warszawskiej”, co jest przykładem braku konsekwencji stosowanego nazewnictwa. Scedowanie obowiązków szczegółowego określenia zasięgu obszarów metropolitalnych jest z jednej strony zrozumiałe (aglomeracje charakteryzują się zróżnicowanymi cechami i skalą rozwoju poszczególnych ośrodków, a zatem i skalą wzajemnego oddziaływania ich na siebie), ale z drugiej strony – taka sytuacja stwarza problemy związane z ujednoczeniem metodologii wyznaczania granic obszarów metropolitalnych.

Od lat podejmowane są oddolne próby usystematyzowania zarządzania w obszarach metropolitalnych poprzez związki i stowarzyszenia. Na przykład Unia Metropolii Polskich wyróżnia spośród swoich członków 12 regionów metropolitalnych skupionych wokół największych polskich miast, w których w sumie mieszka ponad 16 mln osób.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że w tym przypadku delimitacja obszarów metropolitalnych opiera się na unijnej Klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS) na szczeblu podregionów (NUTS-3). Ten zaś oparty jest na podziale administracyjnym kraju na szczeblu powiatowym, który, jak wiadomo, nie zawsze uwzględnia powiązania pomiędzy jednostkami terytorialnymi w Polsce. Wskazana powyżej sieć metropolii obejmuje znaczny obszar powierzchni kraju i ponad 42% jego ludności.

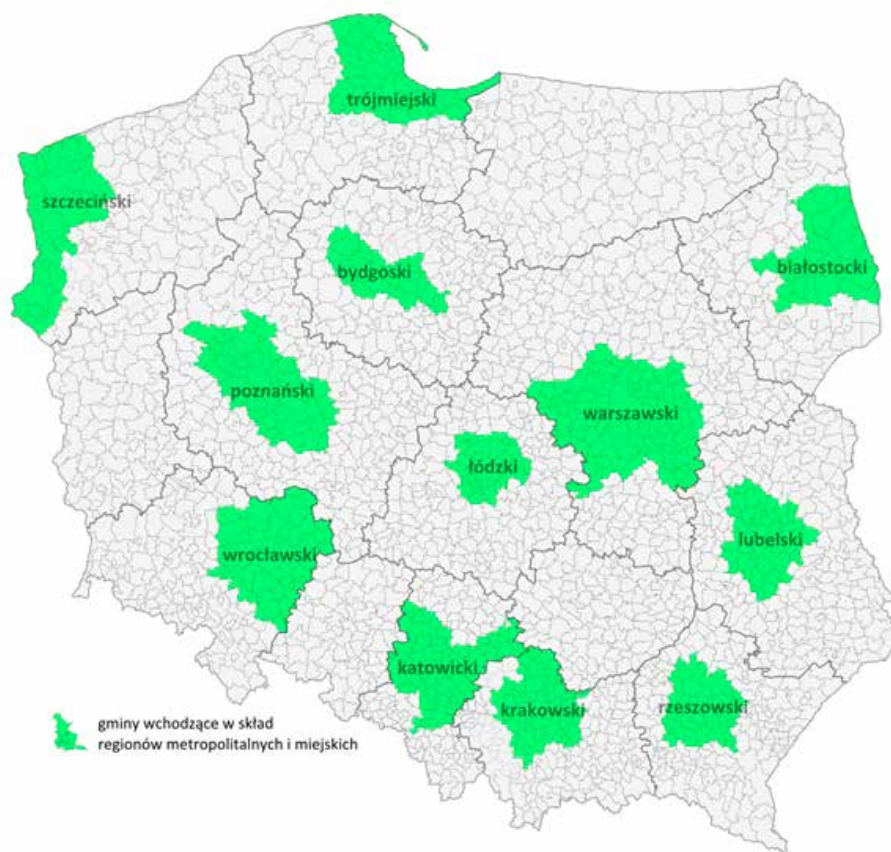
W literaturze przedmiotu pojęcie aglomeracji miejskiej posiada wiele definicji², ale wskazują one na wyraźne różnice pomiędzy obszarem metropolitalnym a aglomeracją miejską, kładąc nacisk na morfologiczną stronę układu osadniczego. Aglomeracja miejska to zatem zespół miejski, w którego skład wchodzi też osiedla i wsie, które powiązane są ze sobą funkcjonalnie, przestrzennie i infrastrukturalnie. Obszar taki wyraźnie wyróżnia się z otoczenia regionalnego pod takimi względami jak chociażby struktura sektorowa zatrudnienia ludności czy liczba podmiotów gospodarczych, ale także pod względem urbanistycznym. Samo słowo „aglomeracja” ma wyraźne konotacje przestrzenne i odnosi się do skupienia czegoś (w tym przypadku ludności, potencjału, kapitału itp.) na małym obszarze. Można zatem powiedzieć, że w polskich warunkach każdy obszar metropolitalny posiada rdzeń tworzony przez aglomerację miejską. Gdybyśmy przyjęli jednak definicję metropolii i obszaru metropolitalnego za KPZK, można by było powiedzieć, że aglomeracje miejskie mogą stanowić rdzeń metropolii, ale nie w każdym przypadku tak jest. Podsumowując zatem, teoretycznie pod względem przestrzennym obszar metropolitalny jest jednostką rozleglejszą niż aglomeracja.

Sama delimitacja aglomeracji miejskich w Polsce jest przedmiotem badań od kilkadziesiąt lat. Prób takich starano się dokonywać przy użyciu wielu wskaźników statystycznych z każdej dziedziny funkcjonowania organizmów miejskich. Ogólnie w okresie lat 1960-2012 odnotowuje się ponad 100 opracowań delimitacji obszarów aglomeracji, obszarów metropolitalnych i funkcjonalnych obszarów miejskich, przy czym najczęściej wśród wskaźników można było spotkać: gęstość zaludnienia, zmianę liczby mieszkańców, stosunki mieszkaniowe, strukturę zatrudnienia, dojazdy do pracy, migracje stałe, przedsiębiorczość czy ciężenia grawitacyjne³. Przykładowo, Elżbieta Iwanicka-Lyra⁴ już w 1969 r. zdefiniowała granice ośmiu aglomeracji wielkomiejskich w Polsce tj. warszawską, trójmiejską, szczecińską, poznańską, krakowską, katowicką (GOP), łódzką i wrocławską.

2. Teresa Czyż, *Koncepcje aglomeracji miejskiej obszaru metropolitalnego w Polsce*, „Przegląd Geograficzny” tom 81, zeszyt 4, 2009.

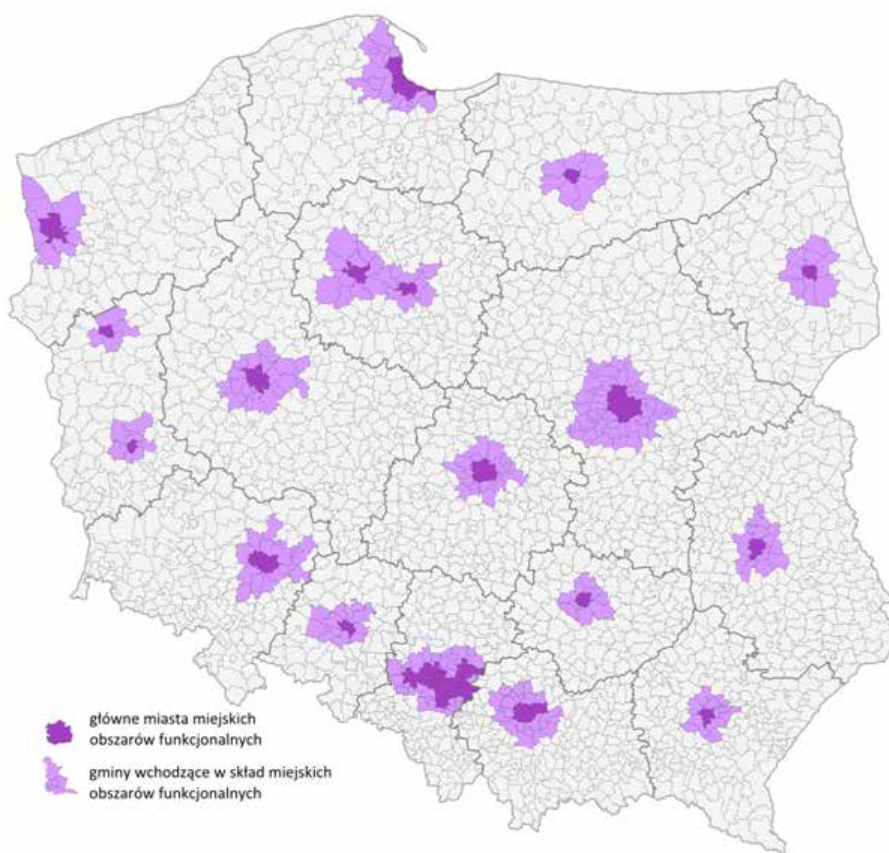
3. Przemysław Śleszyński, materiały z konferencji, *Polityka miejska – wyzwania, doświadczenia, inspiracje*; Warszawa, 25-26 czerwca 2013 r.

4. Elżbieta Iwanicka-Lyra, *Delimitacja aglomeracji wielkomiejskich w Polsce*, „Prace Geograficzne” nr 76, PWN, Warszawa 1969.



Obszary metropolitalne wg Unii Metropolii Polskich

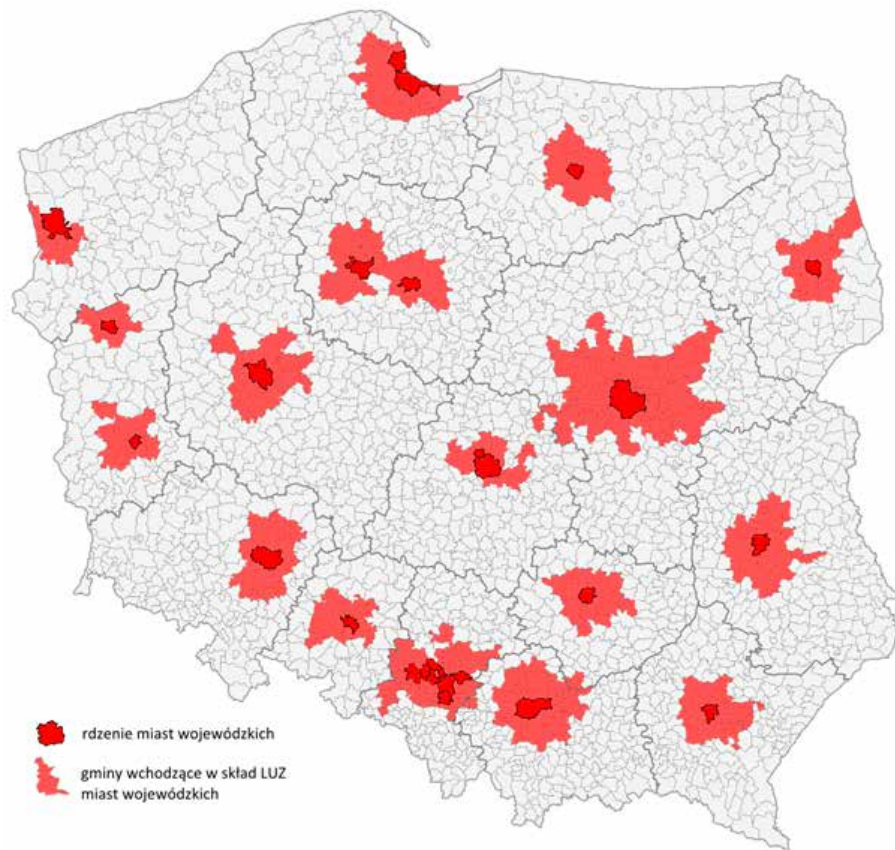
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMP



Miejskie Obszary Funkcjonalne miast wojewódzkich

Opracowanie własne na podstawie danych MRR

Szersze Obszary Miejskie (LUZ) wg GUS



Opracowanie własne na podstawie danych GUS

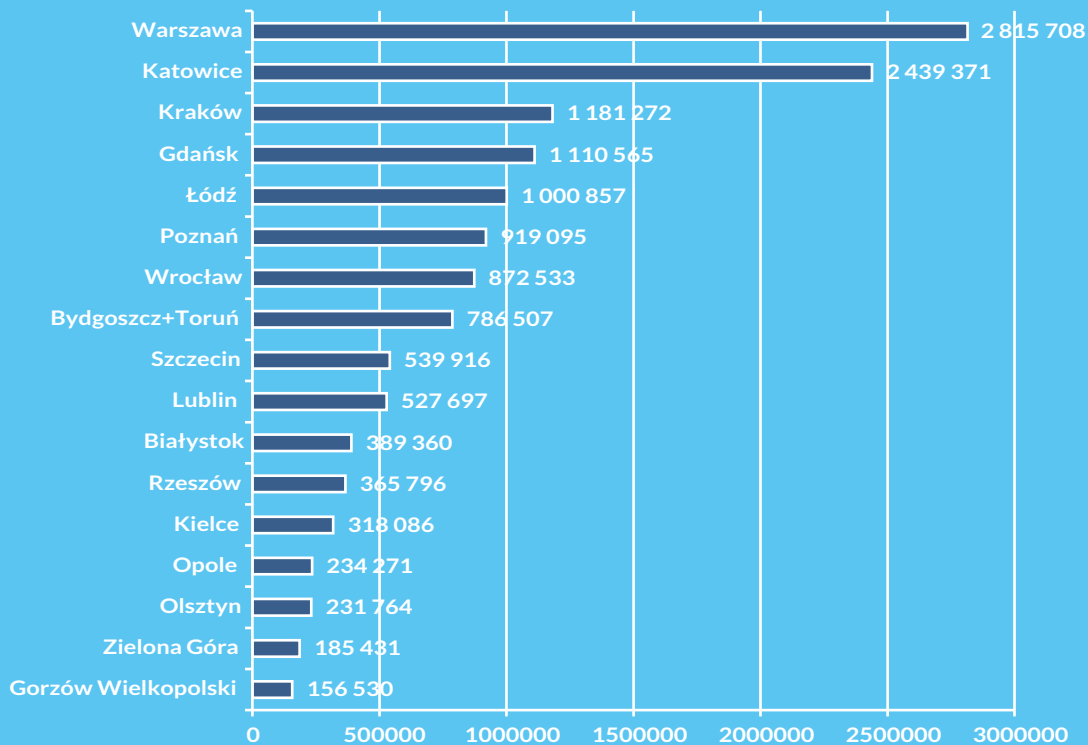
W badaniach przeprowadzonych przez CBOS⁵ zapytano mieszkańców Warszawy i przyległych powiatów, jaki czynnik w największym stopniu wyznacza obszar aglomeracji miejskiej (używano zamiennie pojęcia „metropolii”). Zdaniem 77% respondentów był to rynek pracy. Jednym z podstawowych związków pomiędzy głównymi miastami a ich okolicami są bowiem właśnie dojazdy do pracy. W tym kontekście Główny Urząd Statystyczny dokonał delimitacji Szerszych Obszarów Miejskich (ang. LUZ – larger urban zones), które wpisują się w unijną próbę harmonizacji statystyki, dotyczącą aglomeracji miejskich (obszarów metropolitalnych). LUZ wg Eurostatu powinny obejmować wyłącznie skupiska powyżej 500 000 osób. W warunkach polskich rozszerzono je o wszystkie miasta wojewódzkie, a także inne mniejsze ośrodki dzięki dostępności względnie nowych danych dotyczących dojazdów do pracy w Polsce. Przyjęto, że dana gmina wchodzi w skład LUZ miasta centralnego (mogącego się składać z kilku jednostek, np. Gdynia z Gdańskiem), jeśli co najmniej 15% jej populacji w nim pracuje. Powyższa mapa przedstawia zasięgi LUZ dla miast wojewódzkich.

Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że w tym przypadku przyjęcie jednego wskaźnika przy delimitacji nie zawsze pokrywa, jak by się mogło wydawać, z oczywistymi granicami niektórych aglomeracji. Przykładowo, do LUZ Szczecina nie zakwalifikowano Polic, a w przypadku Łodzi brakuje Pabianic. Nad wyraz obszerne wydają się być z kolei granice aglomeracji warszawskiej. Choć został spełniony założony wymóg statystyczny, to trudno uznać, że tak wyznaczone LUZ spełniają założenie dostarczenia obiektywnych i porównywalnych danych o polskich miastach.

Najnowsza próba delimitacji zasięgów polskich aglomeracji została podjęta w 2013 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w nawiązaniu do KPZK. Zgodnie z opracowaniem⁶ wyznaczono granice miejskich obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Definicja obszaru funkcjonalnego w KPZK zbliżona jest tu do pojęcia aglomeracji miejskiej. Miejski obszar funkcjonalny (MOF) jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Administracyjnie obszary te mogą obejmować gminy miejskie, wiejskie i miejsko-wiejskie.

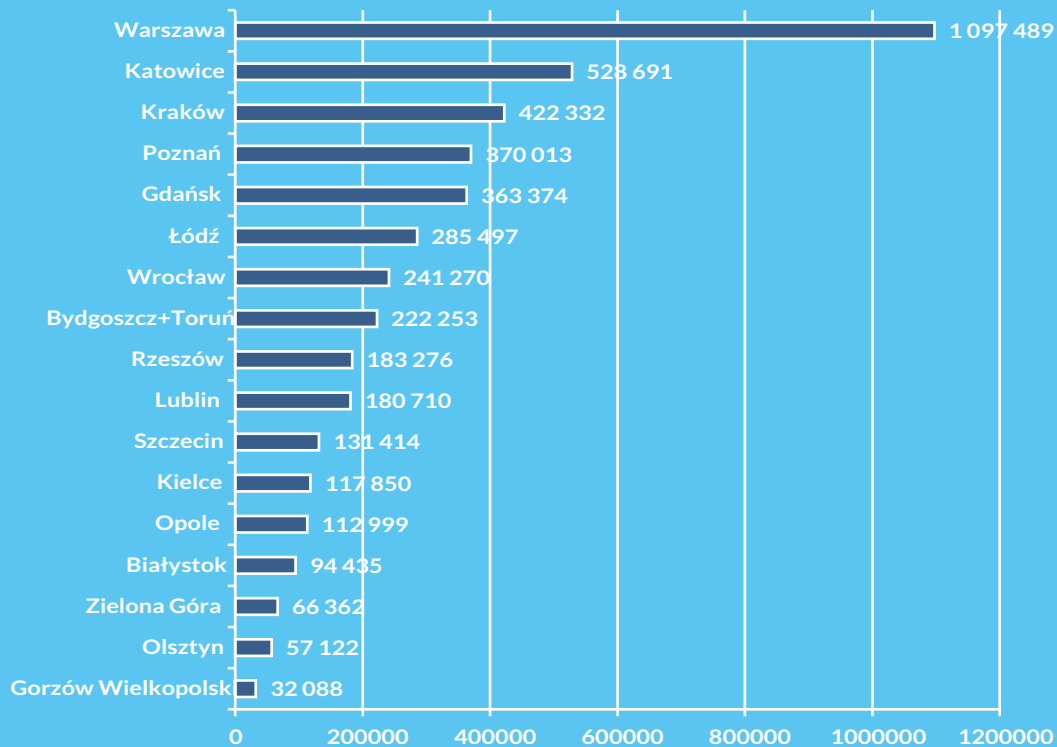
5. Warszawa Metropolia – wyniki badania opinii publicznej, CBOS, Warszawa 2007.

6. Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.



Liczba mieszkańców MOF miast wojewódzkich w 2013 r.

Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Liczba mieszkańców stref podmiejskich MOF miast wojewódzkich w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Co ciekawe, zgodnie przeprowadzonym na zlecenie ministerstwa opracowaniem, wyznaczone w nim obszary funkcjonalne miast wojewódzkich mają znaleźć w przyszłości odzwierciedlenie w wojewódzkich dokumentach strategicznych, m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Same zaś obszary mają być objęte dodatkowymi opracowaniami o charakterze planistycznym.

Z punktu widzenia transportu zbiorowego niezwykle ważnym jest fakt, iż obszary sklasyfikowane jako MOF stały się podstawą wyznaczenia zasięgu dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) – specjalnej puli środków unijnych wydzielonych w ramach perspektywy finansowej lat 2014-2020. Utworzenie ZIT-ów w ramach perspektywy 2014-20 wymaga od Polski Unia Europejska. Celem było ukierunkowanie finansowania regionalnego (zwłaszcza w aglomeracjach) w taki sposób, by beneficjentem poszczególnych projektów był nie jeden, lecz wiele samorządów. Zdaniem UE pozwoli to nie tylko na sprawniejsze niż obecnie alokowanie środków pomocowych, ale także na zwiększenie wzajemnego oddziaływania poszczególnych gmin wobec siebie.

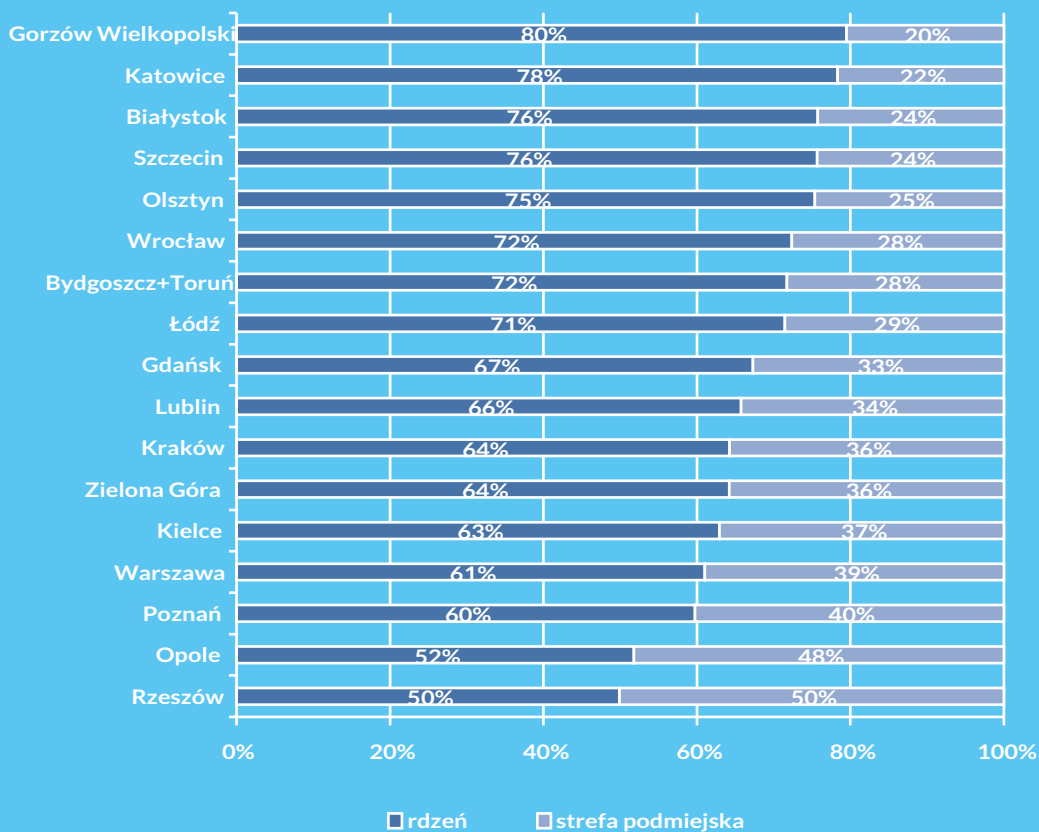
Środki w ramach ZIT są rozdzielane na szczeblu samorządów wojewódzkich, natomiast beneficjentami są związki ZIT, tworzone przez gminy wchodzące w skład MOF. Wśród inwestycji zgłaszanych do ZIT są też przedsięwzięcia związane z rozwojem transportu zbiorowego.

Autorzy opracowania zamówionego przez MRR, czyli członkowie Polskiej Akademii Nauk, zwracają uwagę na problematykę delimitacji przy uwzględnieniu lokalnych historycznych uwarunkowań rozwoju osadnictwa, przy jednoczesnej potrzebie uzyskania porównywalności danych o MOF. Została również przyjęta uszczegółowiona definicja takich obszarów jako spójnej pod względem przestrzennym strefy oddziaływania miasta, charakteryzującej się istnieniem powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, wyróżniającej się z otoczenia i upodabniającej się pod pewnymi względami do głównego miasta.

Do ostatecznej delimitacji zostało przyjętych aż siedem wskaźników. W końcowej fazie statystyczną przynależność gmin do obszarów funkcjonalnych weryfikowano także metodą empiryczną. MOF to tereny o charakterze aglomeracji miejskich, czyli obszarów silnie zurbanizowanych. Obszary te są znacznie bardziej spójnie przestrzenne niż w przypadku LUZ oraz znacznie mniejsze niż w przypadku delimitacji przedstawianej przez Unię Metropolii Polskich. Biorąc pod uwagę złożoność przeprowadzonych analiz, delimitację MOF można uznać za najbardziej kompleksową i miarodajną od wielu lat. Co najważniejsze, została przeprowadzona dla wszystkich miast wojewódzkich jednocześnie, co pozwala mieć nadzieję, że prezentuje rzeczywiste obszary największych aglomeracji miejskich w Polsce, w których poziom wzajemnych powiązań na wielu płaszczyznach pomiędzy jednostkami terytorialnymi jest bardzo silny i bezsprzeczny. Nie wyczerpuje oczywiście wszystkich obszarów aglomeracyjnych, zwłaszcza że trudno określić dolną granicę liczby ludności jakiegoś obszaru, aby uznać go za aglomerację. Pojęcie to w powszechnym rozumieniu odnosi się raczej do większych ośrodków miejskich. Co ważne, w delimitacji brakuje m.in. Częstochowy, która jest ośrodkiem znacznie większym niż niektóre miasta wojewódzkie. Większymi ośrodkami od niektórych miast wojewódzkich, nieposiadającymi statusu województwa i niezawierającymi się w ramach MOF, są także Radom, Bielsko-Biała, Rybnik, Elbląg i Płock.

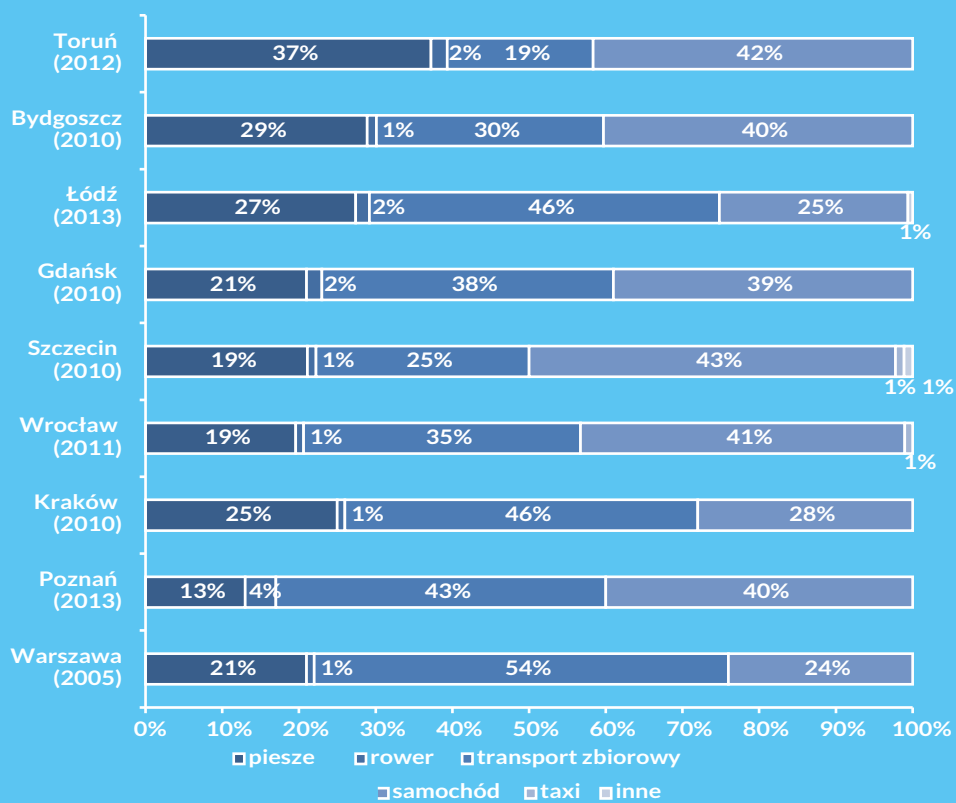
Nierozwiązaną kwestią wciąż pozostaje implementacja tak określonych obszarów w dokumentach planistycznych. Obecnie żaden z MOF nie pokrywa się z zapisami planów zagospodarowania przestrzennego polskich województw. W każdym natomiast przypadku tereny obszarów aglomeracyjnych/metropolitalnych zdefiniowane w dokumentach samorządowych obejmują znacznie większą liczbę jednostek terytorialnych niż w opracowaniu MRR. W wielu przypadkach jest to zapewne efekt starań lokalnych samorządów o przynależność do prestiżowej skądinąd metropolii/aglomeracji. O ile kwestia nazewnictwa wydaje się nie odgrywać w tym kontekście kluczowej roli, to istnieje pilna potrzeba podjęcia konsekwentnych działań zmierzających do usprawnienia funkcjonowania polskich aglomeracji.

Sytuacja, w której ich granice w kluczowych dokumentach ulegają częstym zmianom, np. ze względów politycznych, takie działania wyraźnie spowalnia. W konsekwencji niepokojący jest także brak obiektywnych, historycznych danych statystycznych dla polskich aglomeracji, co często uniemożliwia dostrzeżenie występowania niekorzystnych zjawisk i długofalową analizę ich rozwoju.



Procentowy udział rdzenia i strefy podmiejskiej MOF w ogólnej liczbie mieszkańców w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Podział zadań przewozowych w polskich miastach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Aglomeracje można podzielić zgodnie z ich wewnętrzną hierarchią osadniczą. Typową dla Polski jest aglomeracja monocentryczna, z jednym wyraźnym rdzeniem, dużym miastem („centralnym”), w którym koncentruje się jej potencjał. Inne, mniejsze, jednostki są mu naturalnie podporządkowane (co jednak nie oznacza, jak już wspomniano wcześniej, że także inne ośrodki nie oddziałują – choć w znacznie mniejszym stopniu – na pozostałe jednostki wchodzące w skład aglomeracji). Takie aglomeracje tworzy Warszawa, Kraków czy Poznań.

Konurbacje, czyli aglomeracje policentryczne, posiadają natomiast rdzeń, który nie jest tożsamy z jednym miastem, ale z kilkoma równorzędnymi ośrodkami, z których jeden może pełnić wiodącą rolę, choć nie zawsze we wszystkich aspektach funkcjonowania takiego zespołu miejskiego. W Polsce przykładami takich form osadnictwa jest aglomeracja górnośląska oraz Trójmiasto. Swego rodzaju konurbacją jest również aglomeracja bydgosko-toruńska, choć tu w przeciwieństwie do poprzednich przykładów miasta te nie tworzą jednolitego organizmu miejskiego (obszar pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem, za wyjątkiem przylegającego do Bydgoszczy miasta Solec Kujawski, jest obszarem typowo wiejskim). Jednak obszary podmiejskie tych miast przenikają się wzajemnie, stąd też te dwa ośrodki są ze sobą silnie powiązane.

Możemy także mówić o układach osadniczych wyższego rzędu, czyli zespole dwóch sąsiadujących aglomeracji. W Polsce najwyraźniejsze są związki aglomeracji łódzkiej i warszawskiej. Obszary metropolitalne tych aglomeracji nie tylko przenikają się wzdłuż historycznej trasy kolejowej, ale także sama Łódź jest miejscem zamieszkania tysięcy pracowników firm warszawskich. Podobne sąsiedztwo można zanotować pomiędzy aglomeracją krakowską a konurbacją górnośląską. Z kolei inwestycje w infrastrukturę transportową (budowa drogi ekspresowej S3 oraz rewitalizacja linii kolejowej połączona z zakupem nowoczesnych autobusów szynowych przez władze województwa lubuskiego) powinny prowadzić do zwiększenia wzajemnego oddziaływania na siebie w kolejnych latach Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp.

W literaturze takie obszary nazywane są „megalopolis”, jednak odnoszą się raczej do wielkich obszarów zurbanizowanych USA czy Japonii zamieszkiwanych przez kilkadziesiąt milionów osób.

Przyjmując podział MOF, możliwe jest zaprezentowanie danych demograficznych największych polskich aglomeracji skupionych wokół miast wojewódzkich. Łącznie zatem obszary te zamieszkuje ponad 14 milionów osób. Największą aglomerację tworzy Warszawa (ponad 2,8 mln osób), Katowice/GOP (ponad 2,4 mln osób) oraz Kraków (blisko 1,2 mln osób). Łącznie pięć aglomeracji przekracza liczbę 1 mln mieszkańców. Widać wyraźnie, że aglomeracje Warszawy i Katowic znacznie odstają pod tym względem od pozostałych ośrodków.

Ponad 4,5 mln mieszkańców MOF żyje w strefach podmiejskich wielkich miast, a najludniejszą z nich jest strefa Warszawy i Katowic (GOP). Wokół stolicy zamieszkuje ponad 1 mln osób.

Podział mieszkańców ze względu na miejsce zamieszkiwania w ramach MOF jest dość zróżnicowany. Na przykład w przypadku Rzeszowa mniej więcej tyle samo osób mieszka w samym mieście (rdzeniu), jak i w okolicach. Biorąc pod uwagę największe miasta, znaczący udział stref podmiejskich w ogólnej liczbie ludności MOF widoczny jest np. w Poznaniu i Krakowie.

Jednym z najistotniejszych wskaźników związanych z funkcjonowaniem polskich aglomeracji jest tzw. podział zadań przewozowych. Z reguły dane takie dostępne są po przeprowadzeniu kompleksowych badań ruchu, określających m.in. udział poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach wykonywanych przez mieszkańców. Trzeba jednak zauważyć, że takie dane dla polskich aglomeracji nie są szeroko dostępne. Widocznym problemem jest brak regularnych badań ruchu. Najczęściej odbywają się one co ponad 5 lat. Wydaje się jednak, że w kontekście szybkich zmian zachodzących w polskich miastach w ostatnich latach jest to okres zdecydowanie za długi. Drugim problemem jest częste ograniczanie badań wyłącznie do granic administracyjnych dużych miast (zlecających ich wykonanie), co w świetle spojrzenia na aglomerację jako spójny organizm wydaje się być dużym błędem. W tym kontekście bezpośrednie porównywanie polskich danych dotyczących podziału zadań przewozowych w miastach z danymi dla całości aglomeracji w innych krajach jest niepoprawne.

Co ciekawe, obowiązek sporządzenia planów zrównoważonego rozwoju transportu, wynikający z przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, praktycznie nie wpłynął znacząco na ten stan rzeczy. W kilku uchwalonych już planach transportowych polskich miast można napotkać informację, że przedstawienie podziału zadań przewozowych jest niemożliwe ze względu na brak takich danych w dotychczasowych dokumentach. Wydaje się

zatem, że w tym zakresie plany transportowe nie wpłyną na powiększenie i aktualizację wiedzy o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców polskich aglomeracji. Pozytywnym wyjątkiem na tle pozostałych miast jest Poznań, który właśnie w ramach opracowywania planu transportowego wykonał kompleksowe badania ruchu obejmujące całą aglomerację poznańską.

Z powyższego wykresu wynika, że – kluczowy w strukturze zadań przewozowych – udział transportu publicznego i samochodów prywatnych w poszczególnych miastach jest bardzo zróżnicowany. Warszawa, Kraków i Łódź przodują w wykorzystaniu transportu zbiorowego. Toruń odznacza się z kolei wysokim udziałem podróży pieszych i najmniejszym ze wszystkich miast odsetkiem podróży wykonywanych transportem zbiorowym. Dane te należałoby odnieść do całych aglomeracji miejskich. Jak już wcześniej wspomniano, zazwyczaj takie badania nie są niestety dostępne.

Warto jednak pamiętać, że w podróżach poza rdzeniami aglomeracji proporcje pomiędzy udziałem transportu zbiorowego i samochodu prywatnego bardzo się zmieniają. W przypadku okolic Warszawy odsetek podróży wykonywanych samochodem wzrasta do 33%, a transportem zbiorowym spada do 30,6%. W powiecie poznańskim z kolei jest to odpowiednio 65,6% i 16,4%. Dane dla całej aglomeracji poznańskiej, tj. Poznania i powiatu poznańskiego łącznie, różnią się znacząco od wyników dla samego miasta i wynoszą 49,7% (samochód) i 32% (transport zbiorowy).

Wykonujemy usługi doradcze dla wszystkich uczestników procesu tworzenia transportu publicznego:

- ▶ organizatorów (władz samorządowych i regionalnych oraz ich wyspecjalizowanych instytucji),
- ▶ przewoźników,
- ▶ zarządców infrastruktury,
- ▶ dostawców taboru, systemów sprzedaży biletów, informacji pasażerskiej itp.
- ▶ instytucji finansowych.

Oferujemy następujące produkty:

- ▶ plany mobilności,
- ▶ plany transportowe,
- ▶ analizy i badania ruchowe,
- ▶ audyty efektywności funkcjonowania przewoźnika,
- ▶ audyty rozliczenia rekompensaty,
- ▶ studia wykonalności,
- ▶ wnioski o dofinansowanie ze środków UE,
- ▶ i wiele innych.



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa

tel.fax +48 22 323 77 50 lub 51

zdgtor@zdgtor.pl

www.zdgtor.pl

Maciej Florczak

Urban sprawl – mankamenty suburbanizacji

Wielkie miasta, aglomeracje i metropolie w ciągu swego istnienia podlegają nieustannym przemianom przestrzennym i funkcjonalnym. Można wyróżnić wyraźnie cykle życia ośrodków miejskich, tj.:

- urbanizacja – oznaczająca szybki rozwój ludnościowy dużych ośrodków miejskich;
- suburbanizacja – kiedy szybciej rośnie liczba mieszkańców okolic i przedmieść niż samego wielkiego miasta;
- dezurbanizacja – gdy cała aglomeracja/metropolia traci mieszkańców;
- reurbanizacja – kiedy miasto centralne ponownie przyciąga nowych mieszkańców¹.

Nie zawsze jednak tak wyraźne fazy rozwoju występują w miastach wyłącznie osobno. W zależności bowiem od uwarunkowań lokalnych (historia, polityka władz, czynniki gospodarcze wpływające na charakter rynku pracy itp.) mogą występować równolegle. Zasadniczo jednak polskie i europejskie miasta przeżywają obecnie okres intensywnej suburbanizacji. Samo pojęcie ma coraz częściej wielorakie definicje, zwłaszcza że jest procesem wielopłaszczyznowym, choć tradycyjnie można je opisać jako proces urbanizacji terenów podmiejskich miasta, charakteryzujący się przenoszeniem specyficznych, przestrzennych form miejskich oraz zachowań mieszkańców poza jego granice².

Początki procesów suburbanizacyjnych sięgają pierwszej połowy XX w. Szybki rozwój gospodarczy Stanów Zjednoczonych i Europy Zachodniej, bogacenie się społeczeństwa oraz rozwój nowoczesnych form transportu (zbiorowego, a później także indywidualnego) sprzyjał powstawaniu nowych ośrodków o charakterze miejskim w pewnym oddaleniu od dotychczasowych centrów miast. Szczególnie ważnym czynnikiem wpływającym na szybki rozwój terenów podmiejskich była chęć poprawy standardów życia przez mieszkańców zatłoczonych i zanieczyszczonych miast. Powstała na początku XX w. w Wielkiej Brytanii idea miasta ogrodu znalazła podatny grunt chociażby w Polsce, a zwłaszcza w okolicach Warszawy, skutkując powstaniem takich ośrodków jak Podkowa Leśna, Milanówek czy Włochy. Powojenna Polska również była świadkiem rozwoju stref podmiejskich przy jednoczesnym ogólnym wzroście liczby mieszkańców wszystkich miast, na co składały się m.in. migracje z terenów wiejskich związane z koniecznością pozyskania rąk do pracy w przemyśle ciężkim. Procesy te nie zachodziły jednak w sposób żywiołowy, będąc przede wszystkim efektem realizacji polityki państwa z systemem gospodarki centralnie sterowanej. Dopiero przełom roku 1989 r. zapoczątkował w Polsce niespotykane do tej pory zmiany przestrzenne i funkcjonalne ośrodków miejskich, które w innych krajach zachodziły kilkadziesiąt lat wcześniej.

Dlatego też polskie miasta są obecnie świadkami nasilonej suburbanizacji. Warto w tym miejscu wspomnieć, że pierwotnie zjawisko suburbanizacji miało charakter relatywnie pozytywny. Prowadziło bowiem do powstawania w pełni funkcjonalnych ośrodków o charakterze miejskim, o wyraźnej strukturze urbanistycznej i niezbędnym zapleczu infrastrukturalnym oraz społecznym. Bezpośrednie powiązanie suburbanizacji z rozwojem transportu kolejowego zapewniało zaś wydajne połączenie z centrum aglomeracji, umożliwiając sprawne, codziennie przemieszczanie się pomiędzy miejscem zamieszkania i pracy. Przemiany gospodarcze, które zaszły w Polsce w ostatnim ćwierćwieczu, doprowadziły w naturalny sposób do zwiększenia wymagań życiowych bogacących się Polaków. Chodzi przede wszystkim o potrzebę posiadania własnego mieszkania (najlepiej w nowoczesnym budownictwie – a takie dostępne jest zazwyczaj na terenach oddalonych od centrum) czy też domu.

1. Piotr Lorens, Suburbanizacja w procesie rozwoju miasta postsocjalistycznego, Biblioteka Urbanisty t. 7, Warszawa 2005.

2. Andrzej Lisowski, Marek Grochowski, Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje, Uniwersytet Warszawski, MIEJSCE I DATA WYDANIA.

Jednocześnie jednak wzrosła dostępność transportu indywidualnego, który pozwolił uniezależnić się od dotychczasowych korytarzy transportu zbiorowego. Dlatego też, poszukiwanie nowego, przyjaźniejszego miejsca zamieszkania poza miastem, stało się łatwiejsze. Z drugiej zaś strony polskie aglomeracje miejskie (zwłaszcza te o silnie rozbudowanych funkcjach metropolitalnych) wciąż przyciągają nowych mieszkańców wsi i małych miast, którzy właśnie w ośrodkach miejskich poszukują pracy, decydując się jednocześnie na zmianę miejsca zamieszkania.

W perspektywie lat 1995-2013 największe wzrosty liczby mieszkańców nastąpiły w województwach, na terenie których zlokalizowane są wspomniane już aglomeracje o silnie wykształconych funkcjach metropolitalnych. Mowa tu o woj. pomorskim (+6,0% mieszkańców), małopolskim (+5,3%), mazowieckim (+5,1%) i wielkopolskim (+4,1%). Nieco inaczej wyglądają wprawdzie statystyki dotyczące zmian liczby mieszkańców woj. śląskiego (-6,3%) i łódzkiego (-6,5%), jednak przynajmniej częściowo można to tłumaczyć bardzo silnym oddziaływaniem aglomeracji stołecznej na aglomerację łódzką oraz wzajemnym oddziaływaniem na siebie konurbacji górnośląskiej i aglomeracji krakowskiej. Na spadek liczby mieszkańców tych województw miał wpływ także kryzys w branżach, które stanowiły przez dziesiątki lat o sile regionów: przemyśle włókienniczym w Łodzi i górnictwie na Górnym Śląsku.

Tereny podmiejskie wielkich miast stanowią najczęściej docelowe miejsce zamieszkania osób przybywających do aglomeracji ze wsi i małych miast; uwarunkowane jest to przede wszystkim niższymi kosztami kupna własnego mieszkania/domu poza centrum aglomeracji. Dlatego też siłą napędową suburbanizacji polskich aglomeracji są zarówno wewnętrzne przemieszczenia ludności (z centrum na peryferia), jak i dopływ nowych mieszkańców z zewnątrz. Jak już zostało wcześniej wspomniane, monitorowanie zmian zachodzących w polskich aglomeracjach/obszarach metropolitalnych jest szczególnie trudne ze względu na brak ujednoczonej delimitacji tych obszarów. Dlatego też poniżej zostanie przedstawiona analiza zmian liczby ludności polskich aglomeracji w oparciu o wyznaczone przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego miejskie obszary funkcjonalne miast wojewódzkich. Podkreślić trzeba natomiast, że na pewno nie są one wstanie objąć wszystkich obszarów, na których zachodzi zjawisko suburbanizacji.

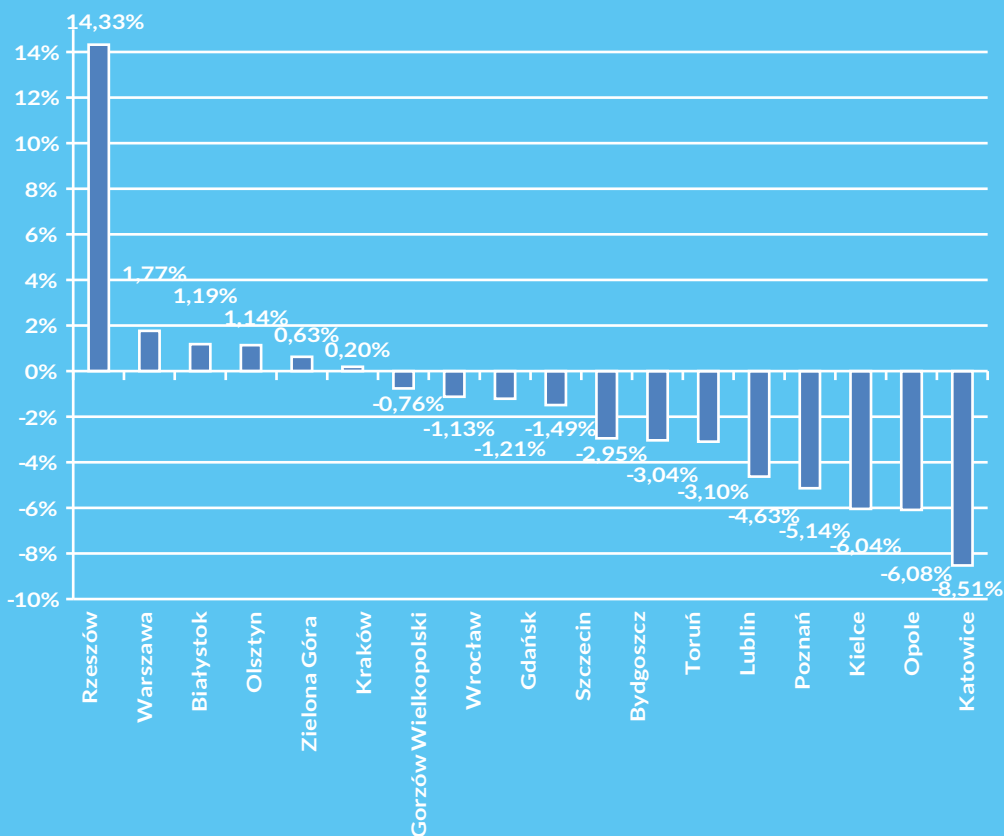
Poniższy wykres przedstawia zmianę liczby mieszkańców miast wojewódzkich w latach 2003-2013. W przypadku aglomeracji trójmiejskiej i katowickiej w skład rdzenia obszaru wchodzi więcej niż jedna jednostka administracyjna. Dane pokazują wyraźny trend wyludniania się miast, w niektórych przypadkach odnotowano jednak wzrost zaludnienia. W przypadku Rzeszowa jest to jednak efekt bardzo znaczącego rozszerzenia granic miasta. W przypadku Warszawy jest to efekt tzw. suburbanizacji wewnętrznej, czyli przemieszczania się ludności z centralnych dzielnic miasta do dzielnic zewnętrznych, czemu sprzyja wciąż spora ilość niezabudowanych obszarów, na których powstają nowe osiedla. Największy spadek liczby mieszkańców zanotowano w Łodzi. Wyniósł on ponad 8%, choć warto zwrócić uwagę, że w okresie 1989-2013 było to ponad 16%.

Wykres na następnej stronie prezentuje procentową zmianę liczby mieszkańców poza ośrodkami rdzeniami MOF miast wojewódzkich. Widać z niego wyraźnie, że rozwój stref podmiejskich jest wyjątkowo dynamiczny: w przypadku okolic Poznania wyniósł ponad 27%. Ujemny był tylko w przypadku Opola i Rzeszowa, co w tym ostatnim przypadku związane było z rozszerzeniem granic miasta. Wyludnianie się mieszkańców okolic Opola wpisuje się natomiast w ogólny, bardzo niekorzystny trend demograficzny związany ze zmniejszaniem się liczby mieszkańców tego województwa (-8,2% w perspektywie lat 1995-2013; największy procentowy spadek spośród wszystkich województw), co wynika zarówno ze słabo rozwiniętych funkcji metropolitalnych stolicy województwa, jak i z bliskiego sąsiedztwa dwóch wysoko rozwiniętych aglomeracji (górnoszląskiej i wrocławskiej).

W okresie 2003-2013 liczba ludności wszystkich miejskich obszarów funkcjonalnych wzrosła o ponad 70 tysięcy osób. W tym czasie rdzenie MOF utraciły blisko 227 tysięcy mieszkańców, a strefy podmiejskie zyskały ponad 305 tysięcy nowych obywateli. Oczywiście dane te dotyczą jedynie oficjalnie rejestrowanych migracji. Wiadomo natomiast, że znaczna część migrujących mieszkańców często nie informuje o tym odpowiednich urzędów, nie dopełniając – wciąż jeszcze wymaganego – obowiązku meldunkowego. Można się zatem spodziewać, że część mieszkańców stref podmiejskich wciąż zameldowana jest w rdzeniu aglomeracji. Problem ten dotyczy też samych dużych miast. Tu z kolei często niezameldowane są osoby migrujące na stałe spoza miejskich obszarów funkcjonalnych.

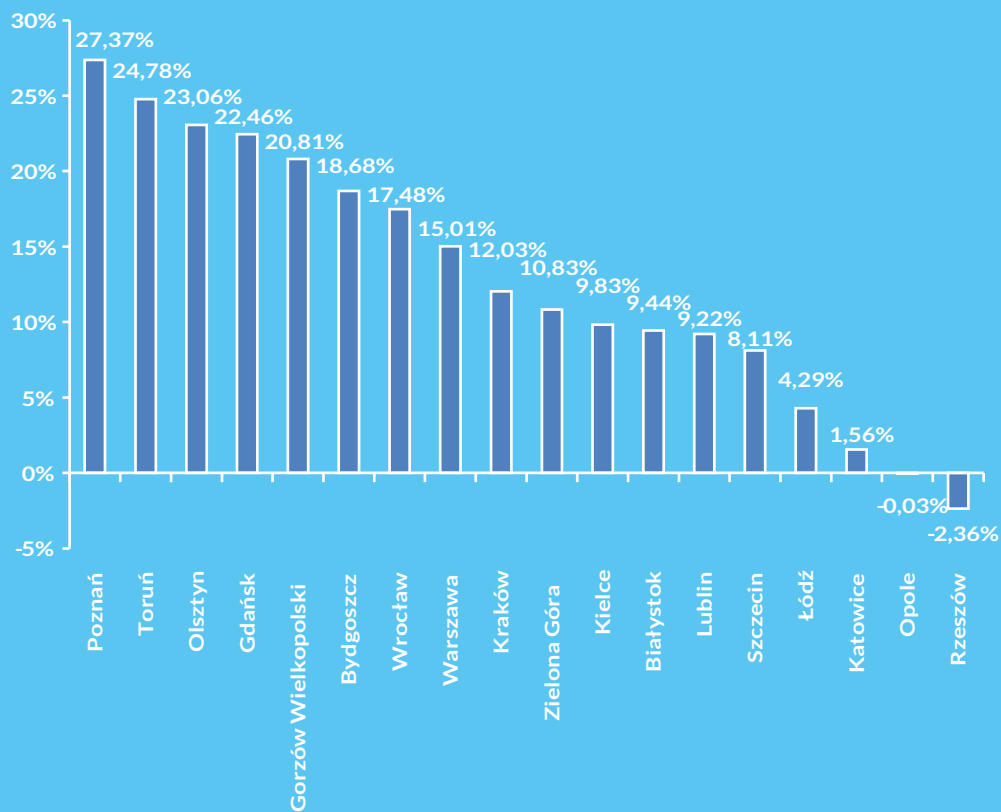
Gdy porówna się bezwzględne liczby dla poszczególnych MOF, widać szczególnie duże zmiany wokół Warszawy (ponad 143 tysięcy osób), a także Poznania (blisko 80 tysięcy) czy Trójmiasta (ok. 66 tysięcy). Biorąc pod uwagę wielkość rdzeni MOF, zaskakuje mały wzrost liczby mieszkańców wokół Łodzi (ok. 11 tysięcy) i GOP (8 tysięcy), co powiązane jest zapewne ze wspomnianymi już wcześniej ogólnymi problemami gospodarczymi tych miast.

Procentowa zmiana liczby ludności rdzeni MOF w latach 2003-2013



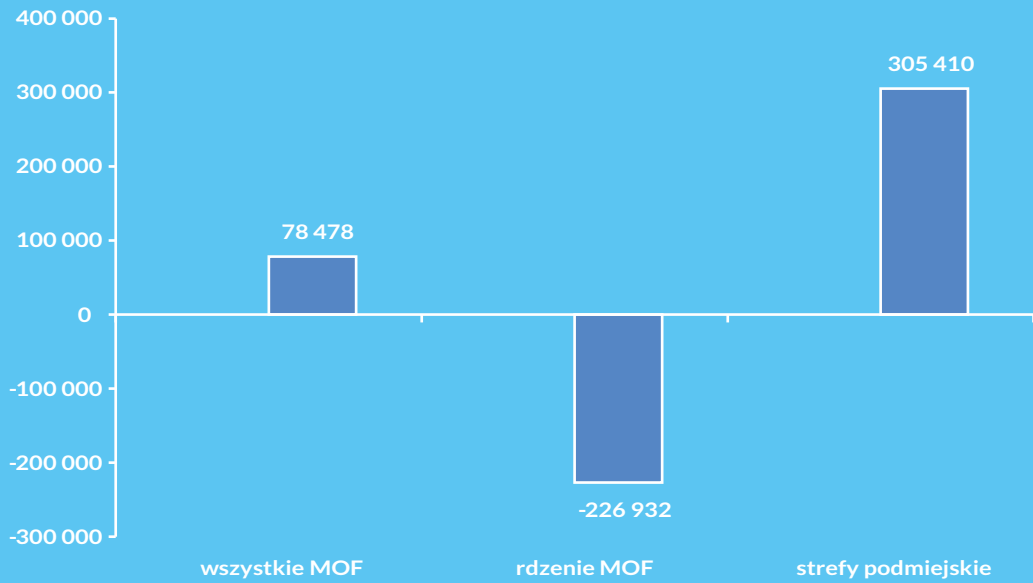
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Procentowa zmiana liczby ludności stref podmiejskich MOF w latach 2003-2013



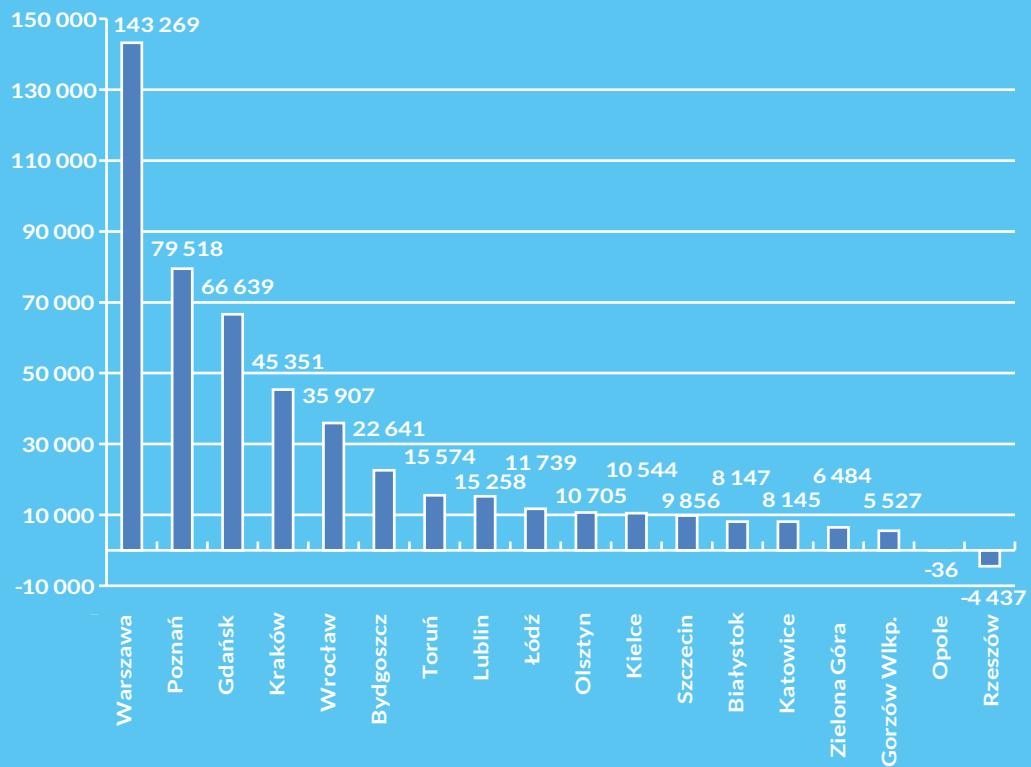
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bezwzględne zmiany liczby ludności obszarów podmiejskich MOF w latach 2003-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bezwzględne zmiany liczby ludności MOF w latach 2003-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Osiedle
w północnej
części
Warszawy



Okolice
Wrocławia



Okolice
Łodzi

Tak jak kilka dekad temu w krajach zachodnich, tak samo dziś polska suburbanizacja przyjęła swoją najbardziej negatywną formę tzw. urban sprawl. Zjawisko to dotyczy zarówno samych wielkich miast, jak i ich okolic – zwłaszcza że wiele z nich posiada duże rezerwy rozwojowe. Sprawl to (z języka angielskiego) „rozpetzanie”, „rozmywanie” się miasta i jego zabudowy. Podstawowe cechy tego procesu to:

- amorficzność tkanki podmiejskiej;
- terenochłonność i energochłonność;
- zwiększenie społecznych kosztów transportu i infrastruktury;
- jego wyjątkowa chaotyczność.³

Charakterystyczne dla tego procesu jest powstawanie nowej zabudowy w formie odizolowanych wysp, czyli tzw. „żabich skoków”. Z drugiej strony, miasta zaczynają przybierać formę monofunkcyjnego obszaru mieszkaniowego o ekstensywnym charakterze i niskiej gęstości zaludnienia. W polskich warunkach urban sprawl dodatkowo wiąże się również z powstawaniem osiedli budynków wielorodzinnych w oderwaniu od zagospodarowania najbliższej okolicy. Zjawisko to powoduje wiele negatywnych skutków ubocznych, zarówno w sferze społecznej, ekologicznej, jak i gospodarczej.

Kluczowe jest jednak powiązanie go z ruchem samochodowym. To właśnie samochód daje szansę na zamieszkanie w miejscu oddalonym od korytarzy transportu zbiorowego, stając się następnie niezbędnym środkiem transportu na obszarach urban sprawl w każdym aspekcie życia człowieka. Natężenie ruchu samochodowego wzrasta następnie w całej aglomeracji, poważnie negatywnie oddziałując na jej funkcjonowanie. W tym kontekście niezwykle ważne jest rozwijanie transportu zbiorowego w dwóch segmentach.

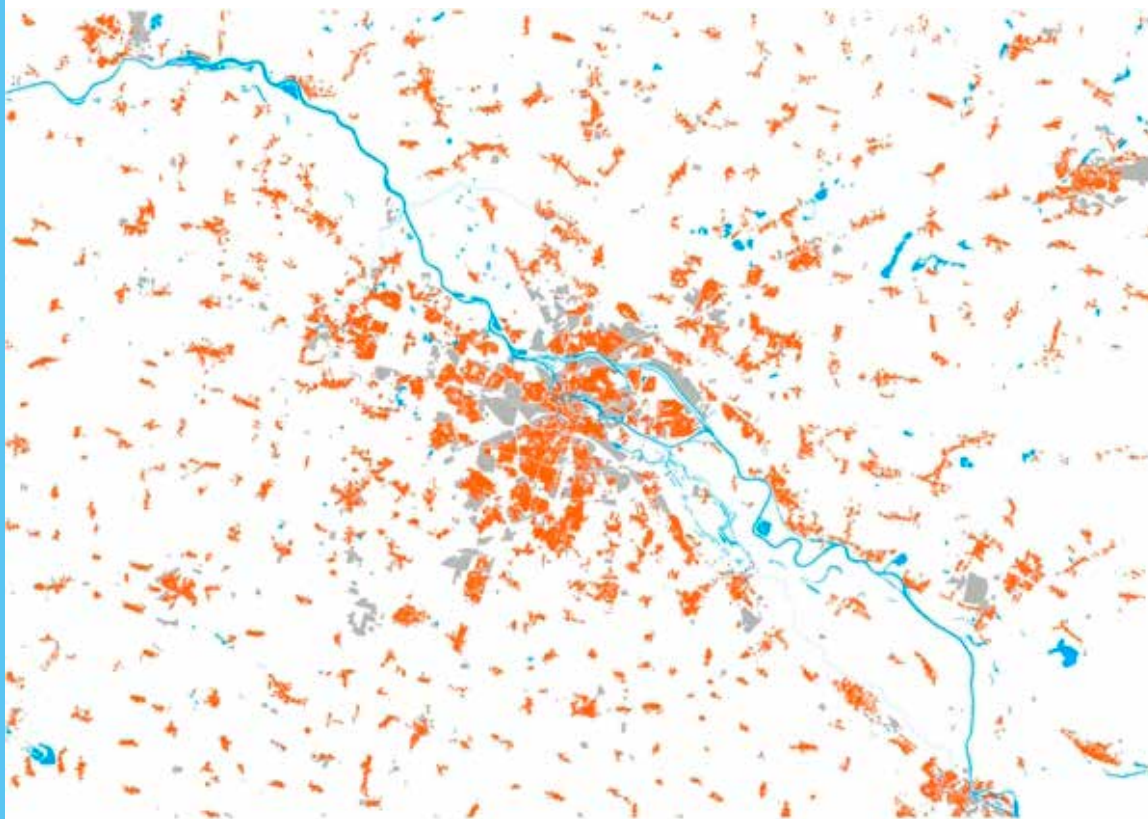
Po pierwsze, niezbędne jest tworzenie systemów park & ride (P&R) na obszarach peryferyjnych, przy przystankach/stacjach kolejowych (ewentualnie przy przystankach/pętłach tramwajowych), tak aby zachęcać kierowców, by podróż samochodem odbywała się tylko na najkrótszym możliwym odcinku pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem kolejowym/tramwajowym (aby dalszą podróż, do centrum miasta, kontynuować transportem zbiorowym). Modelową sytuacją jest organizacja systemów P&R w taki sposób, by kierowca miał w cenie biletu okresowego na transport zbiorowy (bądź za niewielką dopłatą) gwarantowane miejsce na parkingu strzeżonym.

Po drugie, zasadne jest dążenie do rozwoju systemu linii midibusowych/mikrobusowych na obszarach peryferyjnych, obsługujących tzw. linie dowozowe pomiędzy przystankami kolejowymi (tramwajowymi) i pobliskimi osiedlami. W większości wypadków linie takie muszą być obsługiwane małym taborem, gdyż wąskie osiedlowe ulice nie pozwalają na kursowanie nimi tradycyjnego taboru autobusowego. Atrakcyjna gęstość sieci tego rodzaju linii obsługujących peryferyjne osiedla, połączona z atrakcyjnym rozkładem jazdy (obustronne skomunikowanie z pociągami/tramwajami), pozwala na zmniejszenie zjawiska pokonywania całej trasy – od miejsca zamieszkania na peryferiach do pracy/szkoły w centrum miasta – prywatnym samochodem, a co za tym idzie ma szansę zmniejszać zjawisko kongestii ruchu na drogach dojazdowych do centrum.

Należy sobie zadać pytanie, jakie czynniki wpływają na – opisane wcześniej – tak widoczne zjawisko sprawlu w polskich aglomeracjach. Bezsprzecznie jest to już wspomniana wcześniej potrzeba realizacji marzenia o własnym „M” lub domu. Kluczowa jednak jest rola planowania przestrzennego w polskich gminach. O ile oczywiste jest, że rynek (deweloperski) odpowiada na popyt, to robi to jednak w określonym systemie prawnym. Systemie, który sprzyja rozlewaniu się miast.

Jednym z głównych mankamentów polskiej ustawy o planowaniu przestrzennym jest praktycznie nieograniczona możliwość realizacji zamierzeń inwestycyjnych, która w społecznym odczuciu jest zgodna z konstytucyjnym prawem ochrony własności prywatnej. Głównym grzechem ww. ustawy jest narzędzie decyzji o warunkach zabudowy. Choć w teorii zastosowana w nim zasada „dobrego sąsiedztwa” sprzyja tworzeniu zwartych form urbanistycznych, to luźna i korzystana dla inwestora interpretacja zapisów ustawy przez gminy w praktyce pozwala na rozpraszanie zabudowy. Wydaje się, że kluczowe narzędzie planistyczne, czyli miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, są rozwiązaniem problemów trapiących polską przestrzeń. Niestety, nic bardziej mylnego.

3. Zbigniew Kuziak, Strefa podmiejska w architekturze miasta, Problemy suburbanizacji – Biblioteka Urbanisty t.7, Warszawa 2005.



Rozproszenie
zabudowy
mieszkaniowej
aglomeracji
wrocławskiej

*Opracowanie własne na
podstawie danych Euro-
pejskiej Agencji Ochrony
Środowiska*



Rozproszenie
zabudowy
mieszkaniowej
aglomeracji
poznańskiej

*Opracowanie własne na
podstawie danych Euro-
pejskiej Agencji Ochrony
Środowiska*

Po pierwsze, planem miejscowym można objąć dowolny fragment gminy. W ten sposób, o ile jest to zgodne ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, nowa zabudowa może pojawić się na obszarze oddalonym lub bezpośrednio niezwiązanym z dotychczasowym zainwestowaniem. Znane są przypadki osiedli mieszkaniowych, które powstały w taki sposób właśnie dzięki uchwaleniu przez gminę planu miejscowego. Mało tego: granice takich planów często pokrywają się z granicami działek będących własnością dewelopera. Co ważne, tak powstałe osiedle czy dom może stać się później podstawą do zastosowania zasady „dobrego sąsiedztwa” dla działek sąsiednich, co prowadzi do rozlewania się zabudowy.

Problemem jednak jest nie tylko fragmentaryczność, ale – jak się okazuje – także i kompleksowość planów miejscowych obejmujących całe gminy. Często to właśnie sporządzenie planu miejscowego dla dużych, niezabudowanych terenów staje się przyczyną urban sprawl. Rysunek planu miejscowego jest bowiem wizją docelowego kształtu i układu zabudowy. To jednak rynek (w tym możliwości finansowe inwestorów) decyduje, w którym miejscu zacznie powstawać nowa zabudowa. Mimo iż plan miejscowy teoretycznie porządkuje zainwestowanie, to w praktyce nie ma on wpływu na jego dystrybucję w przestrzeni objętej planem miejscowym. Zwłaszcza że wypełnienie zabudową przeznaczonego do tego terenu może trwać wiele lat, a czasem może w ogóle do niego nie dojść.

Kolejnym problemem jest polityka polskich gmin w stosunku do wizji ich własnego rozwoju. Według najnowszych szacunków polskie dokumenty planistyczne (na poziomie gminnym) wyznaczają obszary zabudowy mieszkaniowej, w których mogłoby zamieszkać aż 229 milionów osób⁴. Oznacza to, że gminy wyznaczają nowe obszary zabudowy mieszkaniowej w oderwaniu od sytuacji demograficznej czy swojej faktycznej atrakcyjności. Plany są zatem często zbyt optymistyczną docelową wizją gminy. Prym w takiej rozrzutności przestrzennej wiodą gminy położone w aglomeracjach lub wokół nich, o ile dysponują dużymi obszarami niezainwestowanymi.

W wielu przypadkach tworzone w pośpiechu plany miejscowe posiadają bardzo ogólne zapisy, tak aby jak najszybciej zachęcić inwestorów do rozpoczęcia budów. Zdarzają się plany miejscowe, które nie precyzują nawet, czy dozwolona zabudowa ma mieć charakter wielorodzinny, czy jednorodzinny. Jednym regulatorem rozwoju są zatem kwestie własności. Dlatego też w przypadku wykupienia większej liczby działek przez jeden podmiot osiedle bloków może powstać w sąsiedztwie domów jednorodzinnych. Brak zapisów nakazujących scalenie i nowy rozsądny podział działek prowadzi zaś do powstawania rzędów budynków jednorodzinnych na działkach porolnych, o niezrównoważonych (z punktu widzenia obsługi technicznej czy komunikacyjnej) proporcjach, np. długości 1 km i szerokości kilkudziesięciu metrów.

W konsekwencji niekontrolowany rozwój zabudowy w rozproszonej formie, w perspektywie długofalowej, wymusza na gminach często nadzwyczaj kosztowne inwestycje w niezbędną infrastrukturę techniczną czy społeczną. Problemem zostaje też obsługa komunikacyjna takich obszarów. Jej brak, z powodów dużych kosztów wprowadzenia lub z powodu niezabezpieczenia terenów pod jej rozwój (brak dróg o szerokości pozwalającej na obsługę taborem autobusowym), prowadzi do jeszcze większego uzależnienia mieszkańców od własnego auta. Wątro zauważyć, że bardzo często nowe budownictwo powstaje właśnie na obszarach o słabej dostępności komunikacyjnej, co ma bezpośrednie przełożenie na ceny oferowane przez deweloperów. Należą one do niższych na rynku, a przez to są atrakcyjne dla potencjalnych kupców. Powstaje w związku z tym swoiste błędne koło, gdzie problemy komunikacyjne pogłębiają się, a niezrównoważony obszar zabudowy wciąż się powiększa.

Szczególne sytuacja panuje na obszarze aglomeracji miejskich, gdzie dochodzi do swoistej wewnętrznej konkurencji gmin w walce o nowych mieszkańców, przy założeniu, że to ich zwiększająca się liczba jest wskaźnikiem rozwoju. Z punktu widzenia globalnego, aglomeracja jest jednym organizmem, jednak to poszczególne gminy decyduje o polityce przestrzennej małego fragmentu tej całości. Polski system prawny, a przede wszystkim podział terytorialny, uniemożliwia zatem racjonalne gospodarowanie zasobami zespołów miejskich.

Problem ten obecny był już w okresie międzywojennym i to właśnie polscy urbaniści w pionierski sposób zauważyli potrzebę koordynacji planowania nieuniknionego rozwoju przestrzennego w kontekście aglomeracji i regionu miejskiego, a nie poszczególnych jednostek administracyjnych. Teoretyczną próbą rozwiązania takich problemów była idea „Warszawy funkcjonalnej”, autorstwa Jana Chmielewskiego i Szymona Syrkusa z 1934 r. Co ważne, takie koncepcje istniały w Polsce także w okresie powojennym, gdzie pomimo braku narzędzi wolnego rynku zespoły miejskie były objęte długofalowymi planami rozbudowy.

4. wyborcza.pl/1,76842,15900054,Osiedla_wsrod_pol_puste_centra_i_korki_Dlaczego.html.

Dziś w wielu miejscach dochodzi do sytuacji, w której to właśnie granica administracyjna i związane z tym władztwo gminne jest również wyraźną granicą form i intensywności zabudowy, co w ujęciu aglomeracyjnym jest objawem nie zrównoważonego rozwoju. Dodatkowym negatywnym zjawiskiem jest fakt, że często sztucznie rozciągnięte granice administracyjne dużych miast obejmują tereny, które w przyszłości potencjalnie można poddać zabudowie. Miasta często przegrywają jednak konkurencję z sąsiednimi gminami, posiadającymi liberalne plany miejscowe – i to tam rozwija się zabudowa. Dochodzi zatem do rozwoju nowych obszarów mieszkaniowych dalej od centrum aglomeracji, mimo że mogłaby ona powstać bliżej rdzenia aglomeracji. A obszary położone pomiędzy centrami aglomeracji a nowymi osiedlami pozostają niezagospodarowane.

Wypaczenia polityki przestrzennej, będące skutkiem zdefiniowanych powyżej przyczyn, obrazują zamieszczone poniżej rysunki. Na pierwszym z nich, widoczna jest fragmentacja zabudowy oraz granica z sąsiednią gminą z innymi ustaleniami dokumentów planistycznych.

Na kolejnym rysunku zaobserwować można nowe osiedla powstałe pośród terenów porolnych. Łatwo dostrzeżalny jest chaos przestrzenny, niekorzystny zarówno dla mieszkańców nowych osiedli (praktycznie brak szans na rozwój usług wyższego rzędu), jak i właścicieli terenów rolniczych.

Dwa kolejne rysunki obrazują rozproszoną zabudowę mieszkaniową aglomeracji wrocławskiej i poznańskiej. Rysunki te dobitnie obrazują brak spójności zabudowy i niewykorzystywanie znacznych obszarów – położonych bliżej centrów aglomeracji niż nowo powstające osiedla – które potencjalnie mogłyby (i powinny) być wykorzystane pod zabudowę mieszkaniową.

Trzeba podkreślić jasno, że suburbanizacji nie da się powstrzymać. Można jednak nią sterować, dążąc do efektywnego wykorzystania przestrzeni i ograniczając urban sprawl. W pierwszej kolejności należy dokonać radykalnych zmian w systemie planowania przestrzennego. Niezbędna wydaje się likwidacja decyzji o warunkach zabudowy lub ograniczenie możliwości inwestowania na jej podstawie. Weryfikacji wymagają studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. W dokumentach tych powinno rozróżnić się tereny rozwoju zabudowy na te, które mogą być zainwestowane już dziś (w nawiązaniu do istniejącej tkanki), i te, które zostaną uruchomione dopiero w razie wystąpienia takiej potrzeby i wyczerpania dotychczasowych wolnych terenów.

Tylko w ten sposób można uniknąć fragmentacji i rozmywania się zabudowy mieszkaniowej w świetle istniejących planów zagospodarowania przestrzennego, które często niepotrzebnie pokrywają obszary całych gmin. W ten sposób doprowadzić można do dogęszczenia istniejącej zabudowy. Należy także wprowadzić bardzo silny poziom planowania regionalnego na poziomie obszarów metropolitalnych, w celu zrównoważonego rozwoju obszarów mieszkaniowych. Dopóki każda gmina będzie zainteresowana rozwojem tylko we własnych granicach administracyjnych, dopóty będzie pogłębiała problemy całej aglomeracji, co w konsekwencji dotknie także jej mieszkańców. Widoczna w wielu aglomeracjach w Polsce niechęć do wzajemnej, dobrowolnej współpracy w ramach wspólnych potrzeb, jasno wskazuje, że koordynacja planowania przestrzennego musi zostać narzucona odgórnie. Kluczowym elementem ratowania przestrzeni polskich miast wydaje się rozwój układu transportowego. Niestety, w przekonaniu dużej części społeczeństwa, zwłaszcza tej zmotoryzowanej, rozumie się przez to wyłącznie rozbudowę sieci dróg. W praktyce jednak zawsze prowadzi to do efektu błędnego koła. Niedorozwój infrastruktury drogowej i związane z nim utrudnienia oraz uciążliwości ruchu wymuszają na władzach lokalnych podejmowanie kosztownych inwestycji w układ ulic, tras przelotowych itp. Po ich wybudowaniu dochodzi do poprawy standardów podróży samochodem prywatnym, a przez pewien okres obserwuje się zwiększoną płynność ruchu. Taka sytuacja zachęca nowych użytkowników do korzystania z samochodu. Konsekwentnie ruch drogowy rośnie, a warunki jazdy pogarszają się. Wzrastające zjawisko kongestii zamyka błędne koło.

Dlatego też należy powrócić do dobrych wzorców suburbanizacyjnych sprzed blisko 100 lat. Bezpośrednie powiązanie dalszego rozrostu tkanki miejskiej musi być ściśle skorelowane z rozwojem transportu zbiorowego, który jest w stanie zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludności. W pierwszej kolejności należy zatem dogęścić istniejącą tkankę miejską w rdzeniach aglomeracji.

Trudno szukać w Polsce przykładu inwestycji transportowej, zwłaszcza związanej z transportem szynowym, która nie doprowadziłaby do intensyfikacji zabudowy mieszkaniowej najbliższej okolicy. Przykładem niech będą warszawskie Kabaty czy rejon linii szybkiego tramwaju w Poznaniu. To najprostsze powiązanie rozwoju układu transportowego z rozwojem przestrzennym pozwala na sprawną i wydajną obsługę komunikacyjną ludności.

Podkreślić należy jednak, że dawniej rozrost miasta wokół stacji kolejowych (metra, tramwaju) ograniczony był w naturalny sposób do najbliższej okolicy, skąd wygodnie można było dojść do przystanku, sprzyjało to zatem intensyfikacji zabudowy. Dziś należy postawić pytanie, jak zachęcić mieszkańców do osiedlania się na terenach dobrze skomunikowanych, aby zrezygnowali z korzystania z samochodu osobowego. Teoretycznie bowiem rozwój systemów transportowych jest korzystny, ale w połączeniu z dostępnością samochodu w praktyce prowadzi do rozlewania się miast.

Przykładowo, budowa przystanku kolei miejskiej w pierwszej kolejności zachęci deweloperów do inwestycji w najbliższej okolicy. W końcu jednak wolne tereny wyczerpią się albo wręcz przeciwnie: nie zostanie wykorzystany ich potencjał ze względu na ich atrakcyjność i związane z tym wyższe ceny dla potencjalnych nabywców nieruchomości. Efekt jednak będzie ten sam. Nowi mieszkańcy znajdą miejsce zamieszkania dalej od takiej stacji, ale dojadą do niej samochodem.

Czy w tym kontekście popularna idea wspomnianych już parkingów P&R wydaje się być słuszna? Odpowiedź na to pytanie mimo wszystko nie jest oczywista. Z jednej strony, parkingi takie zachęcają do zmiany zachowań komunikacyjnych i odbycia chociaż części podróży transportem zbiorowym. Z drugiej strony, P&R zachęcają nowe osoby do ciągłego osiedlania się w rejonach pozbawionych dostępu do komunikacji publicznej. Co nie zmienia jednak faktu, że zarówno rozwój P&R, jak i systemu linii autobusowych „dowozowych” do kolei (tramwaju) jest w obrębie nowych osiedli jak najbardziej zasadny.



1025

2 OLIVA PRZEZ ZASPE

SWAC

Renesans tramwaju

Janusz Górny

Renesans tramwaju

Mianem „renesansu tramwaju” określa się zjawisko ponownego zastosowania systemów tramwajowych w miastach, w których uprzednio zostały one wycofane. Za „renesans tramwaju” uznać też należy sytuację, w której modernizuje się i rozbudowuje infrastrukturę tramwajową, uprzywilejowuje się ruch tramwajów na ulicach i skrzyżowaniach oraz wprowadza nowy tabor.

Renesansowi tramwaju sprzyja obserwowana zmiana podejścia do organizacji ruchu w miastach, polegająca na odchodzeniu od wprowadzania kolejnych udogodnień dla samochodów na rzecz ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego, a także wzrost znaczenia zagadnień związanych z ochroną środowiska. Ponadto w ostatnich latach zaobserwować można zmianę sposobu kształtowania przestrzeni publicznych, do których przywiązuje się znacznie większą wagę, jako do elementu wpływającego na jakość życia w mieście. Nowoczesne rozwiązania, stosowane zwłaszcza w miastach francuskich, sprawiają, że tramwaj nie jest już traktowany jako element szpecący miasto, ale porządkujący jego przestrzeń, często nadający jej niepowtarzalny wygląd i sprzyjający procesom rewitalizacji tkanki miejskiej.

Zjawiska, które można nazwać renesansem tramwaju, wywodzą się z Europy Zachodniej, a z czasem objęły kolejne państwa. Po latach nieobecności tramwaje powróciły na ulice Aten, Londynu, Paryża, Lyonu czy Strasburga, w którym stały się nowym symbolem miasta. W niektórych miastach, gdzie ponownie wprowadzono tramwaje, służą one jedynie do obsługi komunikacyjnej obrzeży centrum i przedmieść (Londyn, Paryż), ale w innych stają się prawdziwymi kręgosłupami komunikacyjnymi miasta (Strasburg). Niestety, powrót tramwajów niekiedy wiąże się z problemami, do których należą najczęściej duże opóźnienia prowadzonych inwestycji, związane m.in. z przeciągającymi się procedurami przetargowymi, uzyskiwaniem zezwoleń i konsultacjami społecznymi oraz znacznie wyższymi kosztami budowy niż zakładano je na etapie planowania inwestycji. Większość z tych problemów wiązała się np. z powrotem tramwajów do Edynburga (Pastor Ł., 2011). Tworzenie sieci tramwajowej „od zera” (biorąc pod uwagę nie tylko inwestycje w samą infrastrukturę, ale także w tabor) jest też częściej co do zasady droższe niż inwestycje w rozbudowę sieci drogowej/komunikacji autobusowej. Niejednokrotnie jeszcze innym problemem jest brak wolnej przestrzeni pod budowę linii tramwajowej, zwłaszcza w centrach miast.

Tramwaje wracają również do miast amerykańskich, m.in. do Portland i Cincinnati. Swoje sieci modernizuje również wiele miast wschodniej Europy i krajów bałkańskich. Ze względu na szczupłość środków inwestycje te mają mniejszy zakres, a wymiana taboru na nowocześniejszy często polega na zakupach taboru wycofywanego z krajów zachodniej Europy. W ten sposób tabor pozyskują m.in. miasta rumuńskie, węgierskie czy ukraińskie (choć równocześnie zauważać należy, iż w ostatnich latach w Rumunii w kilku miastach ograniczono bądź całkowicie zlikwidowano komunikację tramwajową). Model ten zastosowano też np. w Gdańsku, gdzie w 2007 r. zdecydowano się zakupić 46 sztuki używanych niemieckich tramwajów typu Duewag N8C. Łączny koszt zakupu i modernizacji jednego pojazdu kosztował ok. 700 tys. zł, czyli kilkukrotnie mniej niż zakup nowego tramwaju¹.

Również w Polsce tramwaje ponownie zyskują na znaczeniu. Trwającą od lat 80. XX w. stagnację w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury oraz wymiany taboru przerwało wstąpienie Polski do Unii Europejskiej. Możliwość korzystania z funduszy strukturalnych dała niepowtarzalną szansę na kompleksową modernizację systemów tramwajowych w Polsce. Dlatego też w ostatnich latach wybudowano w polskich miastach wiele nowych linii tramwajowych, często pozostających wcześniej w sferze planów przez kilkadziesiąt lat, a także wprowadzono

1. <http://www.dziennikbałtycki.pl/artykul/173218,wladze-gdanska-chca-skontrowac-kontrakt-na-modernizacje-dortmundow,id,t.html> [odczyt: 28.07.2014].

do ruchu setki nowoczesnych tramwajów, odmieniając w ten sposób w wielu miastach niekorzystny wizerunek komunikacji miejskiej.

W Polsce współcześnie funkcjonuje 14 systemów tramwajowych. Szerokość torów w większości sieci jest normalna (1435 mm), jednakże w Bydgoszczy, Elblągu, Grudziądzu, Łodzi i Toruniu utrzymano przyjęty na początku funkcjonowania węższy rozstaw (1000 mm). W ostatnich latach właściwie we wszystkich miastach w Polsce, w których funkcjonują tramwaje, kompleksowo modernizowano torowiska, często stosując technologie, które ograniczają emisję hałasu. W wielu miastach wyremontowano bądź zmodernizowano infrastrukturę praktycznie na całej sieci (m.in. w Gdańsku czy Grudziądzu). Jednocześnie część torowisk zyskała estetyczny wygląd, poprzez urządzenie na nich trawiastych dywanów. Przy okazji modernizacji tras tramwajowych bardzo często korekcie ulega bądź lokalizacja przystanków (np. przeniesienie ich za skrzyżowania tras tramwajowych, tak aby ułatwić przesiadki), bądź podniesienie ich wysokości, co ułatwia wsiadanie do pojazdów.

W większości polskich miast po latach stagnacji oddano do użytku w perspektywie ostatniej dekady nowe odcinki tras tramwajowych, a kolejne są w budowie. W dalszej części rozdziału przedstawione zostaną pokrótce najważniejsze działania związane z rozbudową i poprawą jakości infrastruktury tramwajowej w poszczególnych polskich miastach.

Gdańsk

W Gdańsku w 2007 r. otwarto prowadzącą z centrum miasta przez al. Armii Krajowej i al. Sikorskiego linię tramwajową do mieszkaniowej dzielnicy Chełm, położonej w południowej części miasta (planowana od wielu lat trasa na znacznej części swojego przebiegu pokonuje duże nachylenia). W 2012 r. otwarte zostało jej przedłużenie wzdłuż al. Witosy i al. Havla do Łostowic. W ramach dofinansowywanego przez UE projektu związanego z modernizacją komunikacji publicznej (Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej, GPKM) zakupiono również nowy tabor oraz wspomniane już wcześniej używane tramwaje N8C (Janik M., 2012).

W 2013 r. rozpoczęto budowę przedłużenia linii tramwajowej do dzielnicy Piecki-Migowo (określana przez mieszkańców Gdańska mianem „Moreny”), która połączy pętlę Siedlce z przystankiem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) Brętowo. Jest to unikatowy w naszym kraju przykład dobrej praktyki, polegającej na takim zaplanowaniu dwóch inwestycji realizowanych przez różne podmioty (PKM budowana jest przez samorząd wojewódzki), by tworzyły one spójny system już od momentu uruchomienia (Madryas J., 2013). W ramach tej inwestycji tramwajowej powstanie również odgańczenie od głównej linii w ul. Bulońskiej. W ten sposób południowo-wschodnia część miasta, w której zlokalizowane są wielkie osiedla mieszkaniowe, będzie dobrze obsługiwana transportem szynowym. Obie te linie zostaną otwarte w 2015 r.

Nowatorskim, w gdańskich warunkach, rozwiązaniem będzie powstanie pasów autobusowo-tramwajowych, brak klasycznych pętli na końcach rozgałęziającej się trasy, co spowoduje konieczność zastosowania tramwajów dwukierunkowych, a także wspólny peron tramwajowo-kolejowy przy przystanku PKM Brętowo.

Elbląg

Stosunkowo dużą rozbudowę sieci tramwajowej, biorąc pod uwagę całkowity jej rozmiar, odnotowano w Elblągu. W 2002 r. oddano do użytku linię przebiegającą przez jedną z ważniejszych arterii miasta – ul. płk. Dąbka, a w 2006 r. wybudowano przebiegającą przez obszar dużego osiedla mieszkaniowego linię tramwajową wzdłuż ul. Ogólnej. Dalsze inwestycje planowane są zarówno w centrum miasta, jak i w dzielnicach peryferyjnych.

Rozbudowa sieci tramwajowej nie jest na razie prowadzona w Grudziądzu, jednakże istniejące trasy przechodzą sukcesywnie gruntowną modernizację, a władze miasta wstępnie planują, dzięki środkom pomocowym z unijnej perspektywy 2014-2020, wybudować nową linię tramwajową do regionalnego szpitala specjalistycznego. W ramach prowadzonych prac na istniejącej sieci zaplanowano m.in. przebudowę odcinków jednotorowych na dwutorowe w miejscach, w których występują odpowiednie warunki techniczne.



Tramwaj
na ulicy
Marszałkowskiej
w Warszawie

Źródło:
Łukasz Malinowski

Szczecin

Po latach stagnacji duża inwestycja infrastrukturalna prowadzona jest w Szczecinie, w którym powstaje projekt pn. Szczeciński Szybki Tramwaj. Ta bezkolizyjna trasa będzie przebiegać od istniejącej pętli Basen Górniczy do tymczasowej pętli tramwajowej przy ul. Turkusowej, co pozwoli na lepsze skomunikowanie dzielnic prawobrzeżnych z centrum miasta. W drugim etapie linia zostanie przedłużona w głąb dzielnicy Zdroje, do pętli Kijewo. Wysoki koszt pierwszego etapu inwestycji (ponad 188 mln zł) związany jest z budową wielu obiektów inżynierskich, mających zapewnić całkowitą bezkolizyjność trasie tramwajowej.

Gorzów Wielkopolski

Do bardzo interesującej sytuacji doszło w 2013 r. w Gorzowie Wielkopolskim. Na etapie przygotowywania miejskiego planu transportowego powstała koncepcja likwidacji linii tramwajowej na Piaski. Władze miasta uzasadniały ewentualną likwidację m.in. wysokimi kosztami ewentualnego remontu trasy, faktem prawdopodobnej konieczności wyłączenia jej na kilka lat z powodu planowanej budowy ciepłociągu, a także rzekomo niekorzystnym położeniem trasy, która kończy się de facto przed osiedlem (zabudowa zaczyna się za pętlą tramwajową)². Pomysł władz miasta uruchomił szeroką dyskusję dotyczącą przyszłości tramwajów w mieście. W wyniku konsultacji z mieszkańcami i rozpatrzenia wniosków do planu, jakie wpłynęły, przyjęto jednak wariant zakładający utrzymanie i modernizację istniejących tras, a jednocześnie budowę dwóch nowych w dzielnicy Górczyn: do szpitala i do pętli Fieldorfa-Niła. Przewidziano również znaczące inwestycje w tabor.

2. http://www.rynek-kolejowy.pl/49533/gorzow_stanowcze_nie_dla_likwidacji_tramwajow.html [odczyt: 28.07.2014].

Aleja Havla w Gdańsku



Źródło:
Jacek Goździewicz

Bydgoszcz

W Bydgoszczy w wyniku doprowadzenia trasy tramwajowej do dworca kolejowego w 2012 r. tramwaje powróciły w ten ważny punkt komunikacyjny po kilkudziesięciu latach przerwy. Trasa biegnie jednak w inny sposób niż ta wcześniej zlikwidowana – nie przebiega wyłącznie ul. Dworcową, ale skręcając z niej w kierunku nowego mostu nad Brdą, dochodzi do ul. Focha.

W 2015 r. otwarta zostanie linia tramwajowa prowadząca od pętli Wyścigowa do jednej z największych bydgoskich dzielnic – Fordonu, położonej we wschodniej części miasta. Budowę tę odwlekano przez kilkadziesiąt lat ze względu na olbrzymie koszty. Ostatecznie dzięki uzyskaniu dofinansowania z Unii Europejskiej budowa ruszyła w 2013 r. Trasa, dzięki estakadzie nad stacją Bydgoszcz Wschód, będzie posiadała pewne cechy szybkiego tramwaju.

W perspektywie do 2020 r. w Bydgoszczy planowane są kolejne inwestycje w infrastrukturę tramwajową – wzdłuż ul. Kujawskiej, co pozwoli na zwiększenie spójności sieci, oraz na osiedla Szewderowo, Błonie i Miedzyń. Warto też podkreślić, że władze nie tak dużej przecież Bydgoszczy planują w perspektywie do 2020 r. zakupić aż 80 nowych tramwajów³.

Toruń

Modernizacja i rozbudowa sieci prowadzona jest również w Toruniu, w którym nową trasę tramwajową na Bielany, obsługującą m.in. kampus uniwersytecki, otwarto w czerwcu 2014 r. Wraz z nią udostępniono mieszkańcom nowy, krótki odcinek w al. Solidarności, na którym zorganizowano węzeł przesiadkowy. W planach pozostaje budowa od-

3. <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/bydgoszcz-linia-do-fordonu-jako-preludium-inwestycyjne-2757.html> [odczyt 28.07.2014].

cinka peryferyjnie przebiegającego we wschodniej części miasta, łączącego pętle tramwajowe Olimpijska i Elana. Rozważana jest także odbudowa zlikwidowanej w latach 80. XX w. linii tramwajowej do głównego dworca kolejowego, leżącego po drugiej stronie Wisły względem centrum miasta.

Niestety Toruń jest również przykładem miasta, w którym w ostatnich latach zlikwidowany został fragment sieci tramwajowej. W 2011 r. rozebrano torowisko w ul. Wschodniej, gdyż kolidowało ono z rozbudową drogi.

Poznań

Środki europejskie zapewniły dofinansowanie trzech dużych inwestycji w budowę nowej infrastruktury tramwajowej w Poznaniu.

Otwarta w 2007 r. trasa przez most św. Rocha znacznie skróciła dojazd do centrum miasta ze wschodniej części mieszkaniowej dzielnicy Rataje, zamieszkiwanej przez kilkadziesiąt tysięcy osób. Budowa trasy, która w znacznej części ma charakter śródmiejski, wiązała się z ograniczeniem ruchu samochodowego w ścisłym centrum. Dzięki starannemu zaprojektowaniu towarzyszącej trasie roślinności, użyciu estetycznych materiałów przy wykonywaniu nawierzchni, zastosowaniu „szepczącej” szyny i uspokojeniu ruchu, trasa przyczyniła się do korzystnych zmian w miejskiej przestrzeni.

W 2012 r. do użytku oddano trasę tramwajową z osiedla Lecha na Franowo, która na znacznym odcinku (ponad 1 km) przebiega w tunelu. Pod ziemią zlokalizowano dwa przystanki. Powstanie trasy faktycznie zostało wymuszone koniecznością budowy nowej zajezdni tramwajowej (ze względu na likwidację najstarszej poznańskiej zajezdni przy ul. Gajowej). Nowa zajezdnia jest największym i najnowocześniejszym obiektem tego typu w Polsce.

Budowa linii tramwajowej w tunelu nie była wolna od kontrowersji. Pomysłodawcom zarzucano przeskalowanie inwestycji: zwracano uwagę, że inne planowane od lat trasy były inwestycjami pilniejszymi, przebieg trasy nie jest aż tak atrakcyjny z punktu widzenia pasażerów, a budowa tunelu w terenie o niezbyt intensywnym zagospodarowaniu była zbędna. Jednak, mając na uwadze miastotwórczą rolę tramwaju, można zakładać, że wolne obszary w pobliżu trasy zostaną wkrótce zagospodarowane (Gieżyński T., 2012).

Trzecią inwestycją, która podobnie jak trasa na Franowo miała zostać uruchomiona przed rozpoczęciem Euro 2012 (co w obydwu przypadkach się nie udało), jest przedłużenie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do Dworca Zachodniego i powiązanie go z torowiskiem tramwajowym w ul. Głogowskiej. Wraz z oddaniem po modernizacji ronda Kaponiera na przedłużonej trasie PST (zakończenie całej inwestycji, wraz z mostem Uniwersyteckim, planowane jest na połowę 2015 r.), znajdzie się przy nim wygodny przystanek przesiadkowy.

Warszawa

Inwestycje infrastrukturalne przeprowadzono również w ostatnich latach w Warszawie, choć biorąc pod uwagę skalę miasta i potrzeby w zakresie rozbudowy infrastruktury, należy je uznać za niewielkie.

W 2005 r. oddano do użytku trasę w al. Reymonta, która pozwoliła na połączenie ul. Broniewskiego z Nowym Bemowem (dzięki temu trasa na Nowe Bemowo, otwarta w latach 90. XX w., stała się przelotowa). W 2013 r. otwarto natomiast odcinek prowadzący z Młocin przez most Marii Skłodowskiej-Curie (tzw. most Północny) do Starych Świdrów, będący pierwszym fragmentem trasy tramwajowej na Tarchomin. Przedłużające się procedury uniemożliwiające budowę dalszego odcinka w głąb osiedla, spowodowane komplikacjami z decyzją środowiskową i protestami mieszkańców, sprawiły, że oddany do użytku fragment (kończący się na skraju osiedla Tarchomin i wymagający przesiadki z tramwaju do autobusu) nie cieszył się zbyt dużą popularnością, w związku z czym po kilku miesiącach użytkowania nowej trasy ZTM Warszawa podjął decyzję o ograniczeniu kursowania linii tramwajowej łączącej Metro Młocin i Stare Świdry tylko do godzin szczytowych w dni robocze. Sytuację tę jednak niewątpliwie zmieni planowane na przełom 2014 i 2015 r. przedłużenie tej trasy: zakończenie budowy odcinka od Starych Świdrów do pętli przy ul. Mehoffera.

Bardzo opóźniona jest również budowa trasy tramwajowej w ul. Powstańców Śląskich (pomiędzy ul. Górczewską i Radiową), będącej domknięciem trasy obwodowej (Urbanowicz W., 2012a). Należy jednak zauważyć, że w Warszawie na szeroką skalę prowadzi się inwestycje modernizacyjne na istniejącej sieci, którym podlegają całe ciągi komunikacyjne (m.in. al. Jerozolimskie, Trasa W-Z, al. Jana Pawła II). Duży wzrost atrakcyjności komunikacji tramwajowej w mieście, a także spore oszczędności mogłoby przynieść przyznanie na skrzyżowaniach priorytetu pojazdom transportu zbiorowego, które jest oficjalnie popierane przez władze miejskie, ale niezbyt skutecznie wdrażane (Chwiałkowski R., 2011).

Łódź

Olbrzymim kosztem prowadzone są kompleksowe modernizacje torowisk w Łodzi, wśród których największymi były prace prowadzone w projekcie Łódzki Tramwaj Regionalny (w jego ramach zawierała się modernizacja torowisk w osi północ – południe, m.in. na ulicach: Piotrkowskiej, Kościuszki, Zachodniej) oraz wciąż prowadzona modernizacja trasy W-Z. W ramach tego ostatniego przedsięwzięcia, poza budową dużego węzła przesiadkowego w centrum miasta (wymagającego przywrócenia fragmentu torowiska na ul. Piotrkowskiej, zlikwidowanego w 1960 r.), przewidziano również przedłużenie linii tramwajowej w jego wschodniej części, od pętli Augustów na osiedle Olechów (do fabryki DELL).

Wrocław

W ramach szeroko zakrojonego projektu pn. Tramwaj Plus we Wrocławiu, polegającego na modernizacji torowisk i zakupie taboru, które miały służyć kilku wyznaczonym liniom zapewniającym wyższy standard podróżowania, w 2011 r. otwarto w południowej części miasta trasę tramwajową na osiedle Gaj. Ze względu na brak pętli na końcu trasy do jego obsługi skierowano tramwaje dwukierunkowe.

Organizacja we Wrocławiu meczów Euro 2012 sprawiła z kolei, że przed rozpoczęciem tej imprezy oddano do użytku trasę tramwajową w północno-zachodniej części miasta, na osiedle Kozanów, z odgałęzieniem do stadionu. Trasa ta przebiega m.in. przez zintegrowany węzeł przesiadkowy Wrocław Stadion, który został nominowany do Europejskiej Nagrody Architektonicznej. Jest to najbardziej prestiżowy konkurs architektoniczny na świecie (jego współorganizatorem jest Parlament Europejski). Węzeł Wrocław Stadion znalazł się na liście 34 nominowanych do nagrody rozwiązań architektonicznych powstałych w latach 2011-2012. Było to dopiero drugie takie wyróżnienie dla projektu z Polski w 25-letniej historii konkursu⁴.

Częstochowa

Środki pochodzące z funduszy strukturalnych UE były impulsem do rozbudowy sieci tramwajowej w Częstochowie. W 2012 r., dzięki otwarciu nowej trasy służącej obsłudze osiedli Wrzosowiak, Raków i Błeszno, powiększyła się ona niemal o połowę. Trasę oddano do użytku trzy miesiące przed założonym terminem. Niestety na trasie nie zastosowano priorytetu dla tramwaju przy przejazdach przez skrzyżowanie (Haładaj T., 2012b). Przy okazji, miasto zakupiło nowe jednoprzestrzenne pojazdy, co w przypadku Częstochowy, po której wcześniej kursowały jedynie tramwaje z lat 70. XX w., istotnie wpłynęło na zmianę wizerunku komunikacji miejskiej.

Ponadto na niektórych fragmentach sieci przeprowadzono remonty torowisk, a także dostosowano zajezdnię do obsługi nowego taboru (Madrjas J., 2012). Władze miasta, mając na uwadze kolejną unijną perspektywę budżetową, przygotowały śmiałe plany dalszego rozwoju sieci zakładające budowę trzech nowych odcinków, które służyłyby trzem funkcjonującym dziś liniom, dlatego program nosi nazwę „1+2+3+” (Haładaj T., 2012a). Rozpatrywana

4. Wraz z wrocławskim węzłem nominację otrzymało też w tym samym roku Centrum Informacji Naukowej i Biblioteka Akademicka w Katowicach. Por. <http://www.gazetawroclawska.pl/artykul/907188,przystanek-wroclaw-stadion-wsrod-najpiekniejszych-w-europie-a-wam-jak-sie-podoba,id,t.html>[odzyt 29.07.2014].



Źródło:
Jacek Goździewicz

jest m.in. budowa nowej linii na Parkitkę, która byłaby odgałęzieniem głównej linii tramwajowej północ – południe w kierunku zachodnim. Do końca 2014 r. zrealizowana ma być dokumentacja projektowa tego zadania.

Konurbacja górnośląska

Zjawiska kojarzone z renesansem tramwaju można już powoli zauważyć także na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Niestety, były one poprzedzone latami zapaści transportu tramwajowego w konurbacji górnośląskiej.

Brak środków na remonty torowisk, które znajdowały się w fatalnym stanie (co skutkowało niekonkurencyjnym w stosunku do innych środków transportu czasem przejazdu), wysłużony tabor, a nade wszystko niespotykana fala likwidacji tras tramwajowych sprawiły, że znaczenie komunikacji tramwajowej na Górnym Śląsku spadało. W 2006 r. zlikwidowano trasę z Będzina do Żychlic oraz z Bytomia do Dąbrówki Wielkiej, a w 2009 trasę z Chorzowa do Siemianowic Śląskich – to tylko niektóre przykłady fizycznej likwidacji sieci Tramwajów Śląskich, jaka miała miejsce po 1989 r. W tym samym roku tramwaje zostały całkowicie zlikwidowane w Gliwicach (Rechłowicz M., Soczówka A., 2009).

Zmiana własności spółki Tramwaje Śląskie z państwowej na samorządową⁵, dzięki czemu zarządzanie nią powierzono najbardziej zainteresowanym podmiotom, zaowocowała wdrożeniem wielkiego programu inwestycyjnego, polegającego przede wszystkim na generalnych remontach zdekapitalizowanych torowisk i pozyskaniu nowego taboru (Wsół E., 2012). Ewenementem w skali kraju jest odbudowa rozebranej w 2008 r. linii tramwajowej w Bytomiu, łączącej Zamłynie z Łagiewnikami, która została zakończona w czerwcu 2014 r. W dalszej perspektywie pozostaje odbudowa linii tramwajowej do innej bytomskiej dzielnicy – Miechowic, oraz wydłużenie trasy tramwajowej w głąb osiedla Zagórze w Sosnowcu.

5. Od 2008 r. współwłaścicielami TŚ jest 12 samorządów gminnych; najwięcej udziałów (34,1%) mają Katowice, następnymi największymi udziałowcami są Sosnowiec (14,6%) i Bytom (12,0%).

Toruń



Źródło:
Jacek Goździewicz

Kraków

Bardzo dużej rozbudowie uległa w ostatnich latach sieć tramwajowa w Krakowie, realizowana w dużej mierze w ramach budowy systemu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). Linie kursujące w ramach KST nie obejmują jednak wielu tras całkowicie bezkolizyjnych, choć pojazdy mają mieć docelowo zapewniony priorytet na wszystkich skrzyżowaniach. Stąd KST można w rzeczywistości nazwać tramwajem przyspieszonym.

Pierwszy jego odcinek otwarto w 2000 r., gdy trasa tramwajowa dotarła na Kurdwanów. W 2006 i 2007 r., w związku z przebudową okolic dworca kolejowego, uruchomiano kolejne fragmenty torowiska wzdłuż ul. Pawiej. Kolejny odcinek, otwarty w 2008 r., pozwalający na połączenie ronda Mogińskiego z Dworcem Towarowym przebiega w większości w tunelu, w tym pod głównym dworcem kolejowym i autobusowym, co pozwala na dogodne przesiadki w ramach jednego węzła. Jest to pierwszy tego typu obiekt w Polsce i mimo późniejszego otwarcia tunelu w Poznaniu – pozostaje najdłuższym. Jego budowa z przerwami trwała kilkadziesiąt lat.

W 2010 r. trasę tramwajową doprowadzono na osiedle Mały Płaszów (Kołodziej J., 2011), a w dwóch następnych latach oddawano fragmentami trasę na Czerwone Maki, która pozwoliła na obsługę komunikacją tramwajową kampusu Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz osiedla mieszkaniowego na Ruczaju (Terczyński P., 2013).

W 2015 r. otwarty ma zostać kolejny odcinek KST – jego elementem będzie estakada dla tramwajów nad torami kolejowymi stacji Kraków Płaszów, która pozwoli na ominięcie ścisłego centrum i skrócenie czasu przejazdu na trasie z Kurdwanowa do Krowdrzy Górki. (Lebda D., 2012).

Odbudowa sieci tramwajowej w Olsztynie

W ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej realizowany jest projekt modernizacji transportu zbiorowego w Olsztynie. Przewiduje on – poza powstaniem systemu biletu elektronicznego i informacji pasażerskiej, budową wydzielonych pasów dla autobusów oraz wprowadzeniem systemu sterowania ruchem uprzywilejowanego transportu publicznego – również budowę sieci tramwajowej. W ten sposób tramwaje po pół wieku nieobecności powrócą na ulice Olsztyna. W związku z tym zjawisko przywracania transportu tramwajowego w miastach, w których niegdyś został on zlikwidowany, stanie się również udziałem Polski.

Olsztyński projekt przewiduje budowę jednej głównej trasy, z północy na południe miasta, która połączy dworzec kolejowy z osiedlem mieszkaniowym na Jarotach. Ponadto powstaną dwa odgałęzienia – jedno w kierunku Starego Miasta, drugie w stronę kampusu uniwersyteckiego Kortowo. Poparcie mieszkańców dla przywrócenia tramwaju było bardzo duże, a dyskusja nad wariantami trasy bardzo ożywiona (Madryas J., 2011).

W związku z zerwaniem umowy (w 2013 r.) z wykonawcą, który nie dotrzymywał kolejnych terminów, i brakiem nadziei na poprawę sytuacji oraz koniecznością rozpisania nowego przetargu na dokończenie budowy, oddanie do użytku sieci tramwajowej w Olsztynie znacznie się opóźnia. Gdy w 2011 r. rozpoczynała się inwestycja, władze miasta deklarowały, że zostanie ona zakończona po trzech latach. Według deklaracji olsztyńskich samorządowców z czerwca 2014 r. tramwaje powinny zacząć kursować pod koniec 2015 r. Jest to o tyle kluczowa data, że z końcem 2015 r. mija okres kwalifikowalności unijnych środków pomocowych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013. Jeśli inwestycja nie zostanie zrealizowana (i rozliczona) do końca 2015 r., wówczas środki z UE najprawdopodobniej – w tym zakresie, w którym inwestycji nie udało się zrealizować – nie zostaną zrefundowane⁶. Inne miasta

Co pewien czas powracają pomysły budowy nowych sieci tramwajowych w miastach takich jak np. Płock czy Radom. Budowa trasy tramwajowej rozważana jest także w Jaworznie.

Konkluzje

Można się spodziewać, że renesans tramwaju w warunkach polskich będzie zjawiskiem trwałym, bowiem wzrostowi znaczenia komunikacji publicznej towarzyszy ogólna zmiana polityki wobec organizacji transportu miejskiego. Niewątpliwie skala korzystnych zmian, wyróżniająca nasz kraj na tle innych państw położonych w Europie Środkowej i Wschodniej, nie byłaby możliwa bez środków pochodzących z Unii Europejskiej. Polskie miasta nauczyły się dobrze z nich korzystać, co dzięki inwestycjom taborowym i infrastrukturalnym, przeprowadzonym praktycznie we wszystkich ośrodkach, poprawiło wizerunek komunikacji publicznej. Dla pasażerów niezwykle istotne są również mniejsze inwestycje, polegające np. na wprowadzeniu dynamicznych systemów informacji pasażerskiej (m.in. Warszawa, Gdańsk) bądź elektronicznego biletu (system PEKA w Poznaniu). Wiele miast ma dobrze przygotowane plany wykorzystania środków unijnych na rozbudowę sieci w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Zasadne wydaje się jednak pytanie, czy ta pozytywna tendencja będzie miała trwały charakter i czy poziom inwestycji nie spadnie drastycznie wraz z prawdopodobnie znacznie mniejszymi środkami z UE dla naszego kraju w kolejnej perspektywie budżetowej, po roku 2020.

Ważnym impulsem inwestycyjnym były również mistrzostwa Euro 2012, do których przygotowania zaowocowały modernizacją i rozbudową sieci tramwajowych w miastach będących gospodarzami, nawet jeśli nie były one, jak poznańska trasa na Franowo, bezpośrednio związane z obsługą piłkarskich rozgrywek. Pozytywne skutki przyniosła również zmiana podejścia w związku z samą organizacją przewozów tramwajowych, polegająca na zastosowaniu w wielu miastach, długo nieużytkowanych, tramwajów dwukierunkowych. Pozwoliło to na etapowe oddawanie inwestycji do użytku i lepszą organizację transportu podczas remontów. Dwukierunkowe tramwaje pozwalają również na rezygnację z budowy terenochłonnych pętli, dzięki czemu przystanki krańcowe dla tramwajów mają szansę znajdować się np. wewnątrz osiedli.

6. http://olsztyn.gazeta.pl/olsztyn/1,35189,16144980,Gdyby_olsztyński_tramwaj_sie_spoznił___To_niemożliwe_.html [odczyt 29.07.14]

W przyszłości polskie miasta posiadające sieci tramwajowe będą musiały rozstrzygnąć kwestię tego, jak i gdzie budować kolejne linie. Miasta rozwijają się dziś zdecydowanie inaczej niż jeszcze kilkadziesiąt lat temu – zabudowa jest zdecydowanie bardziej rozproszona. Po uzupełnieniu sieci o trasy tramwajowe do wielkich osiedli mieszkaniowych i wybudowaniu tras planowanych od kilkadziesiąt lat, będzie trzeba rozważyć, w jaki sposób obsługiwać coraz rozleglejsze obszary przedmieść, zabudowujące się w wyniku intensywnej suburbanizacji.

Mając na uwadze to, iż tramwaj opłaca się budować w korytarzach transportowych, gdzie potencjalne potrzeby przewozowe są duże, konieczne wydaje się uporządkowanie spraw związanych z planowaniem przestrzennym w aglomeracjach i próba zapobiegania dalszemu rozlewaniu się miast. Wyzwanie, jakim jest obsługa komunikacyjna peryferii i obszarów podmiejskich, może jednak doprowadzić do intensywniejszych i bardziej zdecydowanych kroków w kierunku wprowadzania tramwajów dwusystemowych, które mogą korzystać zarówno z sieci tramwajowej wewnątrz miast, jak i z sieci kolejowej poza miastami, co ułatwia planowanie nie tylko transportu zbiorowego w aglomeracjach, ale również transportu w ujęciu regionalnym. Dotychczasowe plany wykorzystania przez tramwaje infrastruktury kolejowej poza obszarem centrum miasta, podejmowane w Gdańsku (gdzie istnieje plan wprowadzenia tramwajów m.in. na linię PKM), Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu, wydają się być kwestią odległej przyszłości (Urbanowicz W., 2012b). Obserwując jednak powolny upadek tramwajów podmiejskich w okolicach Łodzi i mając na uwadze prawne problemy z wprowadzeniem tramwaju dwusystemowego, trudno o optymistyczne przewidywania w zakresie obsługi przez tramwaje w Polsce także obszarów położonych z dala od ścisłego centrum aglomeracji.

Źródła:

- Chwiałkowski R., 2011, Priorytety tramwajowe „po warszawsku”, „Rynek Kolejowy” nr 12, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Gieżyński T., 2012, Poczłówka z Franowa, „Świat kolei” nr 10, EMI-PRESS, Łódź.
- Haładyj T., 2012a, Częstochowa: Europejski tramwaj 1+2+3+, „Rynek Kolejowy” nr 8-9, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Haładyj T., 2012b, Linia tramwajowa nr 3 w Częstochowie, „Świat kolei” nr 11, EMI-PRESS, Łódź.
- Janik M., 2012, Gdańsk miastem nowoczesnych tramwajów, „Rynek Kolejowy” nr 3, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Kołodziej J., 2011, Nowa linia tramwajowa w Krakowie. Rondo Grzegórzeckie – Mały Płaszów, „Świat kolei” nr 1, EMI-PRESS, Łódź.
- Lebda D., 2012, Krakowski Szybki Tramwaj – inwestycja zasadna?, „Rynek Kolejowy” nr 11, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Madrjas J., 2011, Tramwaje powrócą do Olsztyna, „Rynek Kolejowy” nr 8-9, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Madrjas J., 2012, Tramwajowa rewolucja w Częstochowie, „Rynek Kolejowy” nr 6, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Madrjas J., 2013, Tramwaj na Morenę, „Rynek Kolejowy” nr 10, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Pastor Ł., 2011, Linia tramwajowa w Edynburgu, „Rynek Kolejowy” nr 8-9, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Rechłówicz M., Soczówka A., 2009, Pożegnanie z Gliwicami. Kolejna likwidacja tramwaju, „Świat kolei” nr 8, EMI-PRESS, Łódź.
- Terczyński P., 2013, Kraków – nową trasę na osiedle Ruczaj, „Świat kolei” nr 2, EMI-PRESS, Łódź.
- Urbanowicz W., 2012a, Tramwaje w Warszawie nie wychodzą, „Rynek Kolejowy” nr 11, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Urbanowicz W., 2012b, Wrocław myśli o tramwajach dwusystemowych, „Rynek Kolejowy” nr 11, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Wsół E., 2012, Tramwaje Śląskie budują i modernizują, „Rynek Kolejowy” nr 11, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.

Tabela. Wybrane projekty związane z transportem tramwajowym współfinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

miasto	tytuł projektu	program	perspektywa	wartość projektu [zł]	wartość dofinansowania z UE [zł]	poziom dofinansowania z UE [%]
Bydgoszcz	Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego	POIiŚ	2007-13	437 308 984	209 768 552	47,97
	Budowa linii tramwajowej z centrum miasta do dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z rozbudową ulic: Marszałka Focha, Dworcowa, Naruszewicza i Zygmunta Augusta	RPO WKP	2007-13	79 672 806	34 356 261	43,12
Częstochowa	Budowa nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Częstochowie – rozbudowa infrastruktury tramwajowej, drogowej i pasażerskiej dla obsługi osiedli: Wrzosowiak, Raków i Błeszno	RPO WŚ	2007-13	80 339 776	68 159 803	84,84
	Zakup składów tramwajowych dla potrzeb nowej linii tramwajowej	RPO WŚ	2007-13	50 712 900	35 045 500	69,11
Elbląg	Rozbudowa systemu transportu publicznego – trakcja tramwajowa	ZPORR	2004-06	52 835 218	39 286 419	74,36
Gdańsk	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III A	POIiŚ	2007-13	671 205 349	305 213 346	45,47
	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III B	POIiŚ	2007-13	254 510 636	122 439 372	48,11
	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej	ZPORR	2004-06	241 102 022	76 315 677	31,65
	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III C	RPO WP	2007-13	160 080 739	94 235 729	58,87
GOP	Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	POIiŚ	2007-13	679 265 978	319 661 391	47,06
	Przebudowa ul. 1 Maja na odcinku od ul. Staszica do istniejącej pętli tramwajowej w Katowicach – Zawodziu	RPO WŚ	2007-13	16 587 528	12 329 529	74,33
Grudziądz	Modernizacja sieci tramwajowej	RPO WKP	2007-13	64 982 934	24 599 647	37,86
Kraków	Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – II etap	POIiŚ	2007-13	429 401 201	217 405 019	50,63
	Poprawa funkcjonowania krakowskiego transportu miejskiego poprzez zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego oraz rozbudowę systemu Krakowskiej Karty Miejskiej	POIiŚ	2007-13	363 840 670	175 083 270	48,12
	Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I	ZPORR	2004-06	254 776 689	100 144 993	39,31
	Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru	POIiŚ	2007-13	182 856 954	52 372 200	28,64
	Przebudowa węzła rozjazdów Dietla-Starowiślna wraz z linią tramwajową na odcinkach: ul. Sebastiana – ul. Blich oraz węzeł Poczta Główna – ul. Dietla	RPO WM	2007-13	34 679 960	19 898 338	57,38
	Przebudowa ciągu tramwajowo-autobusowego w ulicach Monte Cassino – Kapelanka – Brożka	ZPORR	2004-06	25 348 254	18 361 323	72,44

Tabela. Wybrane projekty związane z transportem tramwajowym współfinansowane środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej

miasto	tytuł projektu	program	perspektywa	wartość projektu [zł]	wartość dofinansowania z UE [zł]	poziom dofinansowania z UE [%]
Kraków	Przebudowa ciągu ul. Dominikańska – Franciszkańska wraz z torowiskiem tramwajowym	RPO WM	2007-13	21 153 405	11 883 953	56,18
	Poprawa warunków podróży komunikacją zbiorową poprzez przebudowę infrastruktury torowej oraz budowę terminalu autobusowego w rejonie ul. Wielickiej	RPO WM	2007-13	19 910 287	2 408 330	12,10
Łódź	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji wschód – zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	POIiŚ	2007-13	741 776 436	450 044 870	60,67
	Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, Zadanie I, Etap I – Łódź	ZPORR	2004-06	361 553 940	103 010 493	28,49
Poznań	Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego	POIiŚ	2007-13	386 919 613	185 674 716	47,99
	Budowa zajezdni tramwajowej Franowo	POIiŚ	2007-13	319 646 585	152 454 703	47,69
	Budowa trasy tramwajowej os. Lecha – Franowo	RPO WW	2007-13	265 837 332	99 873 043	37,57
	Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego	RPO WW	2007-13	126 080 358	54 992 879	43,62
	Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej	ZPORR	2004-06	55 316 699	27 482 188	49,68
Szczecin	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego	POIiŚ	2007-13	241 354 735	115 824 432	47,99
	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju	POIiŚ	2007-13	188 542 194	86 121 735	45,68
	Modernizacja taboru tramwajowego	RPO WZ	2007-13	24 527 201	14 767 714	60,21
	Zakup taboru tramwajowego wraz z wykonaniem remontu torowiska w ul. Ku Słońcu	ZPORR	2004-06	15 044 873	11 203 378	74,47
Toruń	Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego – BiT City	POIiŚ	2007-13	272 718 646	131 392 489	48,18
	Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w latach 2007-2013	RPO WKP	2007-13	86 391 816	42 100 699	48,73

Tabela. Charakterystyka istniejących sieci tramwajowych w Polsce

miasto	liczba ludności [os.]	powierzchnia [km ²]	operator	data uruchomienia	data elektryfikacji	rozstaw toru [mm]	długość tras [km]	liczba pojazdów [szt.]	praca przewoźnicza [tys. poc. km]	praca przewoźnicza w stosunku do długości tras [tys. poc. km/km]	długość tras do liczby ludności [km/10000 os.]
Bydgoszcz	361 254	176	MZK Bydgoszcz	1888	1896	1000	31	118	3 465	112,5	0,85
Częstochowa	234 472	160	MPK Częstochowa	1959		1435	15	55	1 179	80,2	0,63
Elbląg	123 659	80	Tramwaje Elbląskie	1895		1000	16	40	1 331	83,2	1,29
Gdańsk	460 427	262	ZKM Gdańsk	1873	1896	1435	52	178	12 400	237,5	1,13
GOP1)	1 728 643	998	Tramwaje Śląskie	1894	1898	1435	169	341	14 139	83,7	0,98
Gorzów Wielkopolski	124 609	86	MZK Gorzów Wielkopolski	1899		1435	12	37	1 207	100,6	0,96
Grudziądz	97 971	58	MZK Grudziądz	1896	1899	1000	9	29	9423	104,7	0,92
Kraków	758 463	327	MPK Kraków	1882	1900	1435	90	417	14 007	155,6	1,19
Łódź	881 667	410	MPK Łódź	1898		1000	142	486	13 696	96,5	1,61
Poznań	550 742	262	MPK Poznań	1880	1898	1435	71	318	11 382	160,3	1,29
Szczecin	408 913	301	Tramwaje Szczecińskie	1879	1897	1435	48	233	5 615	117,0	1,17
Toruń	204 299	116	MZK Toruń	1891	1899	1000	22	55	1 492	67,8	1,08
Warszawa	1 715 517	517	Tramwaje Warszawskie	1866	1908	1435	121	766	26 408	218,2	0,71
Wrocław	631 188	293	MPK Wrocław	1877	1893	1435	89	380	11 771	132,3	1,41

Objaśnienia: 1) – Górnśląski Okręg Przemysłowy (Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Dąbrowa Górnicza, Chorzów, Myslowice, Siemianowice Śląskie, Będzin, Świętochłowice, Czeladź); 2) – Aglomeracja łódzka (Łódź, Pabianice, Zgierz, Ozorków, Konstantynów Łódzki, Lutomierski); 3) – w tys. wozokilometrów.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Atlasu sieci tramwajowych Polski 2014 (Stiasny M., Danyluk Z., 2013) oraz danych z Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej

Janusz Górny

Infrastruktura i tabor miejski jako elementy kształtujące przestrzeń i wizerunek miast

Wprowadzenie

Organizacja publicznego transportu zbiorowego znacząco wpływa na jakość życia w miastach. Układ linii komunikacyjnych, częstotliwość kursowania, szybkość podróży czy też ceny biletów należą do podstawowych czynników kształtujących społeczny odbiór transportu publicznego i wpływają na jego popularność w danym ośrodku. Duże znaczenie ma również jakość dostępnego taboru, którego standard może przyciągnąć bądź zniechęcić potencjalnych pasażerów. Nie bez znaczenia jest także jakość infrastruktury związanej z obsługą publicznego transportu zbiorowego, która w stopniu nie mniejszym niż tabor ma duże znaczenie wizerunkowe.

W przypadku niektórych miast świata tabor bądź infrastruktura transportu publicznego stały się rozpoznawalnym w świecie symbolem. Przeciskające się wąskimi, stromymi ulicami tramwaje i fenikulary w Lizbonie, będące wciąż w regularnym ruchu zabytkowe tramwaje w Mediolanie czy tramwaje linowe w San Francisco, uznane oficjalnie za obiekt istotny dla dziedzictwa historycznego USA, nie tylko służą na co dzień mieszkańcom tych miast, będąc jednocześnie powodem do dumy, ale są również przedmiotem zainteresowania turystów. Znany w całym świecie jest również system moskiewskiego metra, któremu sławę zapewniły bogato zdobione stacje położone na starszych liniach. Socrealistyczne stacje metra przypominające pałacowe wnętrza, pełne mozaik i wspaniałych żyrandoli, doczekały się wielu opracowań, w tym książkowego przewodnika dla turystów.

Inny charakter mają stacje metra w Sztokholmie, z których znaczna część wykuta jest w litej skale. Ich zdobienia sprawiają, że system sztokholmskiego metra jest niekiedy określany jako najdłuższa galeria sztuki na świecie (Modrzejewski J., 2014). Do innych europejskich przykładów miast, dla których element systemu komunikacji miejskiej stał się ich symbolem, należy niemiecki Wuppertal wraz z oddaną do użytku w 1901 roku linią kolei podwieszanej (Schwebbahn), która z okazji swojego stulecia została gruntownie zmodernizowana (Stiasny M., 2012). Radykalna zmiana jakości taboru komunikacji miejskiej

Biorąc pod uwagę obecny stan taboru w Polsce służącego do obsługi transportu miejskiego (aglomeracyjnego), zauważyć można, że w ostatnich latach w istotny sposób nadrabiane są wieloletnie zaległości w zakresie jego wymiany i modernizacji. Możliwość wykorzystania środków z Unii Europejskiej do współfinansowania odnowy parku taborowego odmieniła oblicze komunikacji miejskiej w wielu miastach Polski. Zdecydowanie najsprawniej przebiegła wymiana autobusów, która zaowocowała tym, że w wielu miastach tabor wymieniono całkowicie i kursują już w nich wyłącznie niskopodłogowe pojazdy. Znaczne inwestycje taborowe zrealizowano także we wszystkich miastach, w których istnieje sieć trolejbusowa (w Gdyni, Lublinie i Tychach).

Ze względu na specyfikę pojazdu, polegającą na większym skomplikowaniu budowy oraz dłuższym zakładanym czasie użytkowania, czego odzwierciedleniem jest znacznie wyższa cena niż w przypadku autobusu, zdecydowanie wolniej przebiega w polskich miastach wymiana taboru tramwajowego. Na przełomie XX i XXI w. wiele miast sprowadziło używany tabor z Niemiec, który po remontach przeprowadzonych w ostatnich latach eksploatacji w miastach, w których był wykorzystywany, często znajdował się w lepszym stanie technicznym niż młodsze pojazdy eksploatowane w Polsce. Z zagranicy pozyskano również wiele tramwajów dwukierunkowych, które w pewnym momencie zaczęto chętnie wykorzystywać podczas remontów (m.in. w Poznaniu), a także przy okazji oddawania do użytku kolejnych etapów nowo budowanych tras tramwajowych lub nowych tras niezakończonych klasyczną pętlą. Ponadto na masową skalę modernizowano najpopularniejsze w Polsce tramwaje serii 105N (805N w mia-

stach z rozstawem torów 1000 mm). Dzięki prowadzonym we własnym zakresie bądź zlecanym zewnętrznym firmom modernizacjom, na przełomie XX i XXI w. tramwaje te zyskały znacznie bardziej przyjazne pasażerom wnętrza i atrakcyjniejszy wygląd. Przykład szczególnie udanej modernizacji tramwajów serii 105N – biorąc pod uwagę zarówno nową estetykę, jak i praktyczne zastosowanie dla pasażerów („ciepłe guziki”, elektroniczne wyświetlacze) – zaobserwować można w Warszawie.

Po okresie modernizacji i zakupu z zagranicy używanych tramwajów, przyszła również pora na duże zakupy nowego taboru, który w dużej mierze jest produkowany w Polsce. Najwięcej nowych tramwajów pozyskała Warszawa (wielki kontrakt na zakup 186 Swingów, wyprodukowanych przez bydgoską Pesę, pozwolił m.in. na wycofanie wysłużonej serii tramwajów 13N, wożących mieszkańców Warszawy od końca lat 50. XX w.), ale niemal we wszystkich innych miastach, w których funkcjonują sieci tramwajowe, poza Gorzowem Wielkopolskim i Grudziądem, zakupiono nowe pojazdy. Przy czym także władze tych dwóch ostatnich miast planują inwestycje w nowy tabor tramwajowy w ramach środków unijnych dostępnych w perspektywie 2014-2020: w Gorzowie miałyby się pojawić 18, a w Grudziądzu 12 nowych tramwajów.

Są one dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, co zapewnia obniżona podłoga w całości lub części pojazdu. Ponadto, w przeciwieństwie do tramwajów generacji 105N (805N), są to długie jednoprzestrzenne pojazdy, o długości ok. 30 m, a nie pojazdy składające się z dwóch bądź trzech wagonów, pomiędzy którymi nie ma przejścia. Takie rozwiązanie, a także montowanie monitoringu we wnętrzu pojazdu, zapewnia pasażerom większe poczucie bezpieczeństwa ze względu na możliwość bezpośredniego kontaktu z motorniczym w przypadku zajścia takiej potrzeby.

W nowych pojazdach wydzielone jest miejsce przeznaczone dla wózków dziecięcych i inwalidzkich bądź podróźnych przewożących rower lub większy bagaż. Ponadto tramwaje wyposażone są w elementy nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej (elektroniczne wyświetlacze, dodatkowe ekrany, na których wyświetlane są informacje związane z funkcjonowaniem komunikacji i inne informacje miejskie). W niektórych miastach zdecydowano się na montaż w tramwajach m.in. automatów biletowych. Niemal standardem stało się również wyposażenie w klimatyzację. W przypadku zamówień nowych tramwajów miasta często stawiają na powiększenie ogólnej pojemności pojazdu poprzez zmniejszenie liczby miejsc siedzących na rzecz zwiększenia liczby miejsc stojących (Madrjas J., 2011b). Takie rozwiązanie zapewnia pasażerom szersze przejścia, dzięki czemu chętniej przemieszczają się oni do wnętrza pojazdu, zamiast stać podczas całej podróży w pobliżu drzwi.

W nowych tramwajach pojawiły się również niestosowane wcześniej miejsca składane, znajdujące się najczęściej w bliskim sąsiedztwie drzwi, które mogą być wykorzystywane w porach mniejszego natężenia ruchu. Przewoźnicy w nowych tramwajach nie instalują urządzeń zapewniających pasażerom bezprzewodowy dostęp do Internetu (co w ostatnich latach staje się coraz powszechniejsze w pociągach, a także niektórych autobusach komunikacji miejskiej), jednak wobec dynamicznego rozwoju miejskich sieci zapewniających dostęp do Internetu, jak również poprzez coraz powszechniejszy dostęp do Internetu zapewniany przez operatorów telefonii komórkowych, nie należy tej sytuacji oceniać jednoznacznie negatywnie.

Elementem, który odróżnia pojazdy w poszczególnych miastach, jest ich malowanie. Kolor taboru komunikacji miejskiej często jest elementem wizerunku miasta głęboko zakorzenionym nie tylko w świadomości mieszkańców danego miasta, ale również innych ośrodków, niekiedy dodatkowo utrwalonym w świadomości społecznej dzięki tekstom piosenek (np. warszawski „Czerwony autobus” czy „Wrocławska piosenka”).

Takie przywiązanie do tradycyjnego koloru taboru miejskiego bywa na tyle silne, że np. w przypadku Poznania objawiło się protestami mieszkańców w okresie PRL, gdy wedle odgórnej decyzji władz państwowych tradycyjny zielony kolor tramwajów miał zostać zastąpiony czerwonym. Podobnie stało się już po 1989 r., gdy dyskutowany był pomysł przemalowania pojazdów komunikacji miejskiej w Poznaniu na kolor błękitny, nawiązujący do barw miasta wynikających z herbu.

W przeciwieństwie do Poznania takiej zmiany dokonano w Warszawie, w której dostosowano malowanie pojazdów do żółto-czerwonych barw miasta. Następnie, przy okazji zakupów nowych autobusów i tramwajów, wprowadzono zmiany w sposobie malowania, nieco go upraszczając. Pojazdy zyskały jednak nowoczesny, bardzo estetyczny wygląd.



Poznań

Źródło:
Witold Urbanowicz

Dyskusje, które przy tej okazji przetoczyły się na łamach prasy i forach internetowych świadczą o tym, że sprawy związane z wizerunkiem komunikacji miejskiej nie są obojętne mieszkańcom. Nowego malowania nie zyskały jednak ani wagony warszawskiego metra, ani Szybkiej Kolei Miejskiej, choć tworzą one spójny system transportu aglomeracyjnego, podlegając – tak samo jak tramwaje i autobusy – pod Zarząd Transportu Miejskiego (Piątek G., Dybalski J., 2013).

Zmiany, jakie zaszły w malowaniu pojazdów transportu miejskiego w Polsce, należy ocenić pozytywnie. W wielu miastach tabor otrzymał czytelne i estetyczne malowanie, zgodne z uznanymi zasadami (np. stosowanie raczej podziałów poziomych niż pionowych). Ponadto w wielu miastach z pojazdów zniknęły wielkoformatowe reklamy (powszechne zwłaszcza w latach 90. XX w.), które niekiedy znajdowały się również na oknach, sprawiając, że wnętrze pojazdu było przyciemnione. Być może w tle tych decyzji znalazły się również względy bezpieczeństwa (w sytuacji konieczności skorzystania z wyjścia ewakuacyjnego w pojeździe, szybę zaklejoną reklamą trudniej wybić).

Wizerunek miast kształtowany jest nie tylko przez malowanie taboru, ale i wygląd jego wnętrza. Elementem charakterystycznym dla danego miasta może być materiał zastosowany do wyściełania siedzeń (m.in. w Krakowie z lajkonikiem, w Poznaniu z koziołkami, w Warszawie z widokiem placu Zamkowego).

Istotną nowością w polskich realiach jest powrót w ostatnich latach do użytkowania tramwajów dwukierunkowych, w tym – do kupowania przez niektóre miasta nowych pojazdów tego typu. Konstrukcja takiego tramwaju, poza koniecznością umieszczenia w pojeździe dwóch kabin dla motorniczego oraz drzwi po dwóch jego stronach, powoduje również trudności z rozmieszczeniem miejsc, których jest znacznie mniej. Ponadto, w przeszłości nie były odosobnione zdania, że drzwi po obu stronach ujemnie odbijają się na estetyce pojazdu (Podolski, 1977). Patrząc jednak na współczesne tramwaje tego typu, trudno zgodzić się z tym zdaniem. Niemniej, pewne emocje wywołał wśród warszawiaków wygląd dwukierunkowych tramwajów (Jazz Duo) zakupionych w wyniku drugiego zamówienia, które znacząco różniły się od tych z pierwszej partii (Swing Duo). Wygląd kabiny motorniczego (prosto ściętej), przyrównywany do kiosku, wywołał falę krytyki.

Zamawiający nowy tabor nie zawsze jednak mają sprecyzowane potrzeby dotyczące wyposażenia i wyglądu wnętrza. W specyfikacjach przetargowych nie pojawiają się wymogi dotyczące designu, co najczęściej związane jest

Gdańsk



Źródło:
Jacek Goździewicz

z nikłym rozpoznaniem potrzeb pasażerów przez organizatorów przewozów. Należy jednak zauważyć, że zarówno estetyka, jak i ergonomia i rozwiązania techniczne, jeśli są odpowiednio dopracowane, mogą po wejściu pojazdów do użytku być ważnym elementem marketingowym, kreującym wizerunek miasta, regionu bądź samego przewoźnika. Wśród zamawiających wciąż dominuje jednak polityka polegająca na kupnie dużej liczby nowych pojazdów, o dużej pojemności i w możliwie najniższej cenie. Dlatego też niejednokrotnie sami producenci starają się zbadać potrzeby konkretnej społeczności (dla której produkowane są nowe pojazdy), co jest jednak zadaniem stosunkowo trudnym. Najkorzystniejsza jest zatem sytuacja, gdy szczegółowe oczekiwania zdefiniuje przewoźnik, korzystając ze swojego wieloletniego doświadczenia (Piotrowski B., Malinowski Ł., 2013).

Zagadnienia związane z projektowaniem wnętrza pojazdów i wprowadzaniem udogodnień dla pasażerów spotykają się jednak mimo wszystko z coraz większym zainteresowaniem i z czasem zamawiający z pewnością zaczną przykładać do nich większą wagę. Takimi udogodnieniami mogą być m.in. „opieraki” czy „przysiadaki” zamontowane na ścianach czy pionowych poręczach, a także eliptyczne w przekroju poręcze, zapewniające pewniejszy chwyt (Kłodecki A., 2010). Za pewien zwiastun wprowadzania nowych rozwiązań ułatwiających pasażerom podróż można uznać zastosowanie w nowych pociągach metra dla Warszawy rozgałęziających się pionowych poręczy umożliwiających trzymanie się jej jednocześnie przez większą liczbę osób.

Nadrabianie zaległości w rozwoju infrastruktury tramwajowej

Drugim elementem związanym z transportem publicznym silnie wpływającym na wizerunek miast jest jego infrastruktura. Szczególnie istotny wpływ na wygląd przestrzeni mają linie tramwajowe, których budowie w poszczególnych pastwach przyświecała nieco inna filozofia.

Wyróżnić można trzy szkoły planowania sieci tramwajowej – „niemiecką”, „szwajcarską” i „francuską”. W szkole „niemieckiej” trasy mają raczej prosty przebieg, a infrastruktura często jest wydzielona (w centrach wielu miast powstawały tunele tramwajowe). Szkoła „szwajcarska” stawia na łatwą dostępność tramwaju, stąd zwłaszcza w centrach sieć jest gęsta, a odległości między przystankami są niewielkie. Innym podejściem charakteryzuje się



Charakterystyczne barwy pociągu Kolei Mazowieckich

Źródło:
Jacek Goździewicz

szkoła „francuska”, która zakłada, że przebieg trasy nie musi być prosty, bowiem powinna ona obsłużyć możliwie największą liczbę pasażerów (Urbanowicz W., 2013). Dlatego wiele doskonałych przykładów starannego zaplanowania i zagospodarowania przestrzeni stanowią realizacje francuskie w miastach, w których przywrócono komunikację tramwajową. Indywidualne, dopracowane projekty w zakresie infrastruktury i taboru sprawiły, że budowa nowych linii tramwajowych w miastach takich jak Nicea, Marsylia, Angers, Nantes, Tours czy Strasbourg wiązała się ze znaczną poprawą estetyki i funkcjonalności przestrzeni miejskiej. Działania te często wiązały się z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem przestrzeni dostępnej dla samochodów.

Tramwaje coraz częściej powracają do centrów miast, ponieważ ich włodarze zaczynają rozumieć, że wcale nie muszą być one elementem szpecącym przestrzeń publiczną. Dzięki zastosowaniu trzeciej, zasilającej, szyny bądź tramwajów z akumulatorami na najbardziej reprezentacyjnych ulicach czy placach powstają atrakcyjne ciągi pieszo-tramwajowe, które nie wymagają montowania napowietrznej sieci trakcyjnej (co może być ważnym argumentem dla zwolenników powrotu tramwajów na reprezentacyjne ulice śródmieść, możliwym do wykorzystania choćby w dyskusji nad powrotem tramwajów na Krakowskie Przedmieście w Warszawie). Taka aranżacja miejskiej przestrzeni nie jest jednak popularna w Polsce, choć niewielkie ciągi piesze z ruchem tramwajowym funkcjonują m.in. w Bydgoszczy i Chorzowie. Ich przestrzeń nie jest jednak uatrakcyjniona tak jak w innych miastach europejskich, w których przy torowisku pojawiają się np. fontanny (jak w Montpellier czy w Oslo). Ruch tramwajów na polskich ulicach jest z reguły odseparowany od innych pojazdów i pieszych, w postaci wydzielonych pasów pośrodku lub z boku ruchliwych arterii.

Wizerunek miejskiej przestrzeni w wielu wypadkach poprawił się jednak w ostatnich latach przy okazji dużych modernizacji bądź budowy nowej infrastruktury. Trasa tramwajowa przez most św. Rocha w Poznaniu bardzo korzystnie wpłynęła na wygląd sporej części miasta położonej na południe od Starego Rynku. Wykonana z wysokiej jakości materiałów nawierzchnia, starannie urządzone pas zieleni oraz wyprowadzenie ruchu samochodowego sprawiło, że na znacznym fragmencie stała się atrakcyjnym traktem spacerowym. Mankamentem są jedynie rozmieszczone wzdłuż części trasy niebieskie słupy służące do mocowania sieci trakcyjnej, których kolorystyka odbiega zarówno od powszechnie stosowanych zielonych, jak i szarych słupów znajdujących się w ścisłym centrum miasta. Ponadto zdarza się, że zrealizowane inwestycje w rzeczywistości wyglądają nieco inaczej niż na przedstawianych wcześniej wizualizacjach. Dotyczy to np. słupów sieci trakcyjnej na przedłużeniu

Nowoczesny tramwaj na zabytkowym moście Poniatowskiego w Warszawie



Źródło:
Łukasz Malinowski

trasy PST do dworca w Poznaniu, które miały mieć nowoczesny, lekki wygląd, a które zastąpiono rozwiązaniami powszechnie stosowanymi.

Nowe inwestycje infrastrukturalne przydają niekiedy polskim miastom pierwiastka nowoczesności. Tak jest np. w przypadku uruchomienia w Krakowie i Poznaniu tras tramwajowych przebiegających w tunelach, z podziemnymi, nowoczesnie urządzonymi przystankami przypominającymi stacje metra. Takie rozwiązanie znane jest z wielu miast niemieckich. Sposób budowy nowych czy modernizacji istniejących tras tramwajowych czasem wywołuje jednak kontrowersje. W Krakowie budowa dwujezdniowej arterii i umieszczenie linii tramwajowej po jej przeciwnej stronie niż osiedle mieszkaniowe, a także ustawienie wzdłuż całej trasy wysokich ekranów akustycznych oddzielających trasę od osiedla w związku z budową trasy tramwajowej na Ruczaj spotkały się z falą krytyki. Ekranu ustawiono nawet wokół pętli tramwajowej, mimo że rozciąga się za nią niezagospodarowany teren. Rozbudowa drogi biegnącej wzdłuż modernizowanej trasy tramwajowej miała miejsce również w Poznaniu, w przypadku trasy na Junikowo.

Działanie takie nie może być dobrze ocenione, bowiem nowa lub kompleksowo zmodernizowana trasa tramwajowa powinna zachęcić choćby część dotychczasowych pasażerów samochodów do porzucenia motoryzacji indywidualnej na rzecz transportu zbiorowego. Natomiast wprowadzanie ułatwień dla samochodów, które mogą szybciej dostać się w głąb miasta, nie jest działaniem promującym transport publiczny. Taki sposób myślenia okazał się jednak bliski mieszkańcom warszawskiego Tarchomina, którzy skutecznie sprzeciwili się planowanej przez miasto rozbudowie ulicy do szerokiej arterii, co miało być zrealizowane wraz z budową linii tramwajowej z Młocin na Tarchomin. Jest to symboliczny dowód na to, że Polacy, którzy „zachłystnęli się” motoryzacją indywidualną po 1989 r., zaczynają dostrzegać wady transportu samochodowego (przede wszystkim – kongestię ruchu) i jednocześnie coraz bardziej uświadamiają sobie zalety płynące z korzystania z transportu zbiorowego.

W ostatnich latach estetyczny wygląd zyskały torowiska, na których po remoncie zastosowano trawiaste dywany (m.in. w Poznaniu i w Warszawie). Ich utrzymanie bywa niekiedy wspomagane specjalnymi systemami służącymi do podlewania. Wewnątrz porośniętego trawą torowiska może być zamontowana specjalna ażurowa krata, która umożliwi wjazd ciężkiego sprzętu. Takie rozwiązanie zastosowano w Szczecinie, gdzie jednak doszło do sytuacji, w której ze względu na uruchomienie zmodernizowanej trasy zanim trawa zdążyła wyrosnąć

jej nasiona były wywiewane przez poruszające się tramwaje. Spowodowało to konieczność zastosowania specjalnego siewnika.

Zdarza się jednak również, że przestrzeń zajęta przez zielen ulega po modernizacji radykalnemu ograniczeniu. Tak stało się np. w przypadku ronda Kaponiera – jednego z największych węzłów przesiadkowych w Poznaniu.

Nowa era przystanków komunikacyjnych

Zmieniają się również przystanki komunikacji miejskiej i ich otoczenie. Pojawiają się na nich nowe, estetyczne wiaty, które jednak nie zawsze są funkcjonalne. Niewielka zazwyczaj powierzchnia daszków i brak bocznych ścianek sprawiają, że nie chronią one przed deszczem i wiatrem. Dlatego też należy poszukiwać kompromisu pomiędzy nowoczesnym wyglądem a funkcjonalnością, pamiętając, że dla pasażera bardziej istotny jest ten drugi aspekt. Warto także zadbać o to, by wiaty, słupki i inne elementy wyposażenia przystanków w ścisłych, zwłaszcza zabytkowych, centrach miast wyróżniały się na tle pozostałych eleganckim, wręcz historyzującym wyglądem, tak jak niejednokrotnie dzieje się np. przy modernizacji peronów kolejowych (vide: zrealizowana już przebudowa peronów w Sopocie).

W ostatnich latach przy okazji modernizacji podnosi się wysokość przystanków (zrównując wysokość chodnika z wysokością podłogi w pojeździe – bądź przynajmniej zbliżając tę wysokość), co ułatwia pasażerom wsiadanie. Ponadto kilka miast zdecydowało się na budowę tzw. „przystanków wiedeńskich”. Powstają one w miejscach, w których platforma przystankowa nie jest zlokalizowana bezpośrednio przy torowisku, ale do tramwaju wsiada się z poziomu jezdni. Przystanek jest podniesionym fragmentem jezdni, który dochodzi do krawędzi torowiska. Rozwiązanie to zastosowano np. w Krakowie, Warszawie i Poznaniu. Same przystanki są również częściej lokalizowane na dość szerokich wysepkach, co powoduje znaczne odkształcenie osi jezdni. Wpływa to korzystnie na uspokojenie ruchu, bowiem kierowcy jeżdżą ostrożniej, gdy nie otwiera się przed nimi daleka perspektywa prostej jezdni (Wesołowski J., 2008).

O poparciu dla idei przejścia od modernistycznej urbanistyki do urbanistyki postmodernistycznej, która nie jest nastawiona na dostosowanie miast do potrzeb samochodu, świadczy debata o przyszłym kształcie ul. Świętokrzyskiej w Warszawie, która zostanie gruntownie przebudowana w związku z budową drugiej linii metra. Zyskają głównie piesi i rowerzyści.

Inne działania

Powoli do Polski dociera również trend odchodzenia od budowy podziemnych przejść dla pieszych bądź nawet ich likwidacji (przykład Łodzi) i zastępowania ich przejściami w poziomie ulicy. Przejścia podziemne, nawet jeśli są wyposażone w ułatwienia dla pieszych (windy, ruchome schody, pochylnie), zawsze stanowią pewną barierę, wpływając na fragmentaryzację miejskiej tkanki, a ponadto niekorzystnie odbijają się na poczuciu bezpieczeństwa pieszych. W każdym przypadku, nawet jeśli są zastosowane wspomniane wyżej ułatwienia dla pieszych, stanowią one znaczące utrudnienie w przemieszczeniu się osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Niechęć do korzystania z przejść podziemnych bardzo silnie objawiła się podczas przebudowy układu komunikacyjnego wokół dworca kolejowego w Poznaniu. Przeciwko przejściu podziemnemu prowadzącemu do nowego przystanku tramwajowego wystąpili zgodnie przedstawiciele ruchów i stowarzyszeń miejskich, a także niektórzy specjaliści. Choć projekt zrealizowano, nie zmieniając założeń, to walka o przywrócenie przejścia w poziomie jezdni trwa i jest dobitnym dowodem zmiany sposobu myślenia o rozwiązaniach infrastrukturalnych w centrach miast.

Wygląd zmieniają również węzły przesiadkowe – przykładem gruntownej przebudowy, która pozwoliła na integrację większości linii komunikacyjnych w jednym miejscu, jest np. plac Grunwaldzki we Wrocławiu (Gajna A., Korycki T., Molecki B., 2009). Coraz częściej pojawiają się pasy autobusowo-tramwajowe, a także wspólne dla tych dwóch środków komunikacji przystanki. Na nowych trasach powstają wspólne pętle tramwajowo-autobusowe, na których dzięki odwróceniu stosowanego standardowo kierunku ruchu tramwajów możliwa jest w ramach jednego peronu

bezpośrednia przesiadka pasażerów z tramwaju do autobusu i odwrotnie. Tego rodzaju perony, zastosowane m.in. w Gdańsku i Krakowie, pozwalają podróżnym oszczędzić czas potrzebny na przejście między różnymi przystankami; wpływa to zatem także na skrócenie czasu przesiadek, w związku z czym pośrednio może także pomagać w konstruowaniu rozkładów jazdy. Taki układ pętli przewiduje również jedna z koncepcji budowy nowej linii tramwajowej na Gocław w Warszawie.

Do nowych rozwiązań w zakresie infrastruktury należą również rozjazdy o wydłużonych iglicach i ze splotami, stosowane przed skrzyżowaniami w celu przyspieszenia przejazdu, dzięki zaoszczędzeniu czasu na zmianę położenia iglicy tuż przed samym wjazdem na nie. Ponadto stosowane są łuki torów tramwajowych o niejednorodnym promieniu, co zmniejsza zużycie szyn i zestawów kołowych tramwajów (Madrjas J., 2011a).

Już we wstępie wspomniano, że na wizerunek miasta wpływ ma także metro, które w Polsce funkcjonuje jedynie w Warszawie. Podczas budowy pierwszej linii niektóre stacje w jej północnej części otrzymały tak atrakcyjny wygląd, że spotkał się z bardzo entuzjastycznym przyjęciem użytkowników. Stacja Plac Wilsona w 2008 r. zdobyła tytuł najlepszej nowej stacji metra na świecie, który przyznawany jest przez stowarzyszenie MetroRail. Ciekawy wygląd zyskują również stacje centralnego odcinka drugiej linii metra, na których pojawiają się m.in. malunki Wojciecha Fangora, będące elementem wystroju plastycznego ścian zatorowych. Zaproponowane rozwiązania mają przybliżyć stacje drugiej linii stołecznego metra do koncepcji galerii sztuki (Chołdzyński A., Urbaniak J., 2012).

Trudno jednak pozytywnie ocenić fakt, że system informacji pasażerskiej na drugiej linii metra będzie odmienny od tego zastosowanego na pierwszej. Prawdopodobnie konieczne będzie rozważenie wprowadzenia z czasem innego docelowego systemu, który będzie spójny zarówno dla metra, jak i sieci tramwajowej, autobusowej i szybkiej kolei miejskiej. To istotne z punktu widzenia pasażera, który nie powinien mieć wrażenia, że są to odrębne, niezależnie funkcjonujące systemy.

Podsumowanie

Tabor i infrastruktura miejskiego transportu zbiorowego mają z pewnością mniejsze znaczenie dla pasażera niż oferta przewozowa. Nie można jednak bagatelizować ich znaczenia w kontekście kształtowania przestrzeni, a co za tym idzie – kształtowania wizerunku miast, zarówno wśród jego mieszkańców, jak i osób odwiedzających miasto. Czytelność, estetyka i funkcjonalność elementów transportu miejskiego wpływają bowiem na społeczny odbiór przestrzeni, której atrakcyjność odbija się na poziomie satysfakcji uzyskiwanej z przebywania w danym miejscu. Nie bez przyczyny w rankingach porównujących jakość życia w poszczególnych miastach bierze się pod uwagę ofertę transportu zbiorowego, która oceniana jest również przez pryzmat stanu infrastruktury i taboru. Zmiany, zachodzące w ostatnich latach w polskich miastach, świadczą o tym, że świadomość istnienia tych reguł stała się bliższa osobom odpowiedzialnym za funkcjonowanie miejskiego transportu zbiorowego i za kształtowanie przestrzeni.

Źródła

- Chołdzyński A., Urbaniak J., 2012, Metro Warszawskie jak galeria sztuki, „Rynek Kolejowy” nr 7, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Gajna A., Korycki T., Molecki B., 2009, Przebudowa placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu, „Świat kolei” nr 6, EMI-PRESS, Łódź.
- Kłodecki A., 2010, Tramwaj dla ludzi, bo „nie produkt, lecz człowiek jest celem”, „Rynek Kolejowy” nr 3, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Modrzejewski J., 2014, Metro w Sztokholmie, „Świat kolei” nr 2, EMI-PRESS, Łódź.
- Piątek G., Dybalski J., 2013, Marzenie o żółto-czerwonym metrze, „Rynek Kolejowy” nr 12, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Piotrowski B., Malinowski Ł., 2013, Design to nie estetyka, a filozofia tworzenia produktu, „Rynek Kolejowy” nr 12, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa.
- Stiasny M., 2012, Na peryferiach komunikacji szynowej, „Świat kolei” nr 2, EMI-PRESS, Łódź.
- Wesołowski J., 2008, Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.



Szybka Kolej Miejska

W przysłym roku Szybka Kolej Miejska w Warszawie obchodzić będzie 10-lecie od pierwszych chwil. Od skromnego początku była komunikacyjnym „krwiomiarą” warszawskich osiedli od przystanku SKM stała się wręcz atutem deweloperów,

To najlepszy przykład, jak bardzo SKM wtopiła się w pejzaż metropolii. Każdego roku pociągi przewożą kilkadziesiąt milionów pasażerów i liczba ta stale rośnie. Od chwili powstania SKM sp. z o. o. (2005 r.) liczba przewożonych pasażerów wzrosła wielokrotnie (z 3,6 mln w 2006 r. do 17,3 mln w 2012 r.); w minionym roku zbliżyła się SKM do 28 mln osób. Tę wielką popularność Szybka Kolej Miejska zawdzięcza również szybkości podróży, którą oferuje.

Zielona firma

Powołując Szybką Kolej Miejską założono, że SKM będzie posiadała najnowszy tabor. To dzisiaj pozwala mówić spółce, że jest „zieloną” firmą. Pociągi zbudowane są z materiałów, które w 80% ulegają recyklingowi. Przykładowo, głównym składnikiem materiału wyguszającego oraz izolacyjnego jest w pełni degradowana celuloza. Także szyby w procesie likwidacji są mielone i mogą zostać przetopione oraz ponownie użyte do produkcji materiałów niższej jakości. Z kolei zużyte elementy stalowe, aluminiowe czy miedziane – konstrukcja koła, rami wózków, przewody ciśnieniowe – transportowane są do huty i przetapiane do kolejnego użycia; one w 100% podlegają recyklingowi.

Pojazdy SKM są mniej energochłonne niż pociągi starszego typu. Podczas hamowania odzyskują energię elektryczną, a lżejsza konstrukcja z zaawansowanej technologicznie stali pozwala na mniejsze jej zużycie. Z kolei szczelność i izolacja pudeł oraz umożliwienie indywidualnego korzystania z otwar-

cia drzwi przez pasażera, pozwala efektywniej nadzorować zużycie energii. Zastosowanie hamulców tarczowych i wykorzystanie zawieszania pneumatycznego pudeł taboru skutecznie ograniczają emisję hałasu od części trących; nie stwarzają również zagrożenia pożarowego na liniach kolejowych. Materiały, z jakich powstają pojazdy, to ważny element kultury technicznej firmy, bo świadczy o szacunku, z jakim SKM podchodzi do ochrony natury, kupując pojazdy sprzyjające środowisku. Innymi słowy ekologiczne pociągi SKM na pewno są zieloną alternatywą dla samochodów.

Tabor, zaplecze i Unia

Dzisiaj SKM ma najnowocześniejszy tabor kolejowy w Polsce. Posiada 32 pociągi, których średnia wieku oscyluje w granicach 4 lat. Rok przed Euro 2012, w ramach projektu unijnego, kupiono 13 pojazdów typu 27 WE, dwa lata temu – kolejne 6 pojazdów typu 35 WE, a w 2013 roku – 3 typu 35 WE. Są one przestronne, ergonomiczne i bezpieczne. Wagonu mają podjazdy, miejsca na wózki, antypoślizgową podłogę.

To pieniądze z UE pozwoliły na kupno taboru; inwestycja w pojazdy jest strategią firmy. Z myślą o technicznej obsłudze tychże pociągów rozpoczęto prace w wagonowni Warszawa Szczęśliwice, która za kilka lat będzie nowoczesnym zapleczem technicznym. Zgodnie z harmonogramem roboty zakończone zostaną w 2016 r. Na modernizację w Szybkiej Kolei Miejskiej zarezerwowano kwotę ponad 33 mln zł. Między innymi są one przeznaczone na naprawę wyeksploatowanych torów, rozjazdów

i sieci trakcyjną. Przebudowana i zelektryfikowana zostanie hala obsługiwa. Wybudowana będzie nowoczesna myjnia taboru. W planach jest również uzupełnienie brakujących odcinków sieci trakcyjnej. Po zakończeniu inwestycji SKM dysponować będzie w pełni funkcjonalnym zapleczem postojowym, utrzymaniowym i serwisowym, spełniającym wszelkie wymagania techniczne i środowiskowe.

Kadra

Szybka Kolej Miejska systematycznie szkoli swój zespół, podnosząc jego umiejętności zawodowe. Podpisała również umowę o realizacji praktyk zawodowych uczniów Technikum Kolejowego nr 7 w Warszawie (najstarszej „kolejówki” w Polsce). W ramach współpracy uczniowie drugiej klasy spędzą 160 godzin w warsztatach. W tym czasie poznawac będą organizację firmy, ale także pracować przy konserwacji oraz naprawie urządzeń mechanicznych podwozia i nadwozia. W programie jest również udział w pracach związanych z przyjmowaniem i wyprawianiem pojazdów, badaniem ich stanu technicznego oraz próbami hamulca.

W firmie przygotowano równolegle program praktyk zawodowych dla uczniów trzecich klas w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego. Przyszli absolwenci szkoły w ciągu 20 dni roboczych będą mogli poznać zakresy przeglądowo-naprawcze podstawowych elementów układu biegowego, maszyn i aparatów EPT. Popracują przy konserwacji i naprawie maszyn oraz aparatury pojazdów. Będą szkolic się pod okiem najlepszych fachowców w SKM, a także specja-



tuż przed jubileuszem

cie istnienia. Firma zbliża się do jubileuszu w dobrej kondycji, którą budowała obiegami” dla satelickich miejscowości stolicy i dla dzielnic Warszawy. Odległość którzy reklamują nowo wybudowane osiedla, zaznaczając, jak blisko są kolei.

listów – pracowników serwisu producentów pociągów. To nie lada gratka.

SKM i jej codzienność

Jak zapisano w dokumentach – misją spółki jest słuzenie mieszkańcom Warszawy i okolic poprzez zapewnienie możliwości podróży w granicach aglomeracji warszawskiej pociągami poruszającymi się po istniejących liniach kolejowych. Na co dzień poprzez stronę internetową www.skm.warszawa.pl SKM informuje o firmie, obowiązujących rozkładach jazdy, ale i przypomina ważne rocznice, propaguje zdrowy styl życia. Spółka również komunikuje się ze swoimi pasażerami na Facebooku. Dzięki obecności w sieci na bieżąco informuje o zmianach w rozkładzie jazdy, ale fan page na FB jest również miejscem, gdzie można wziąć udział w konkursach z nagrodami czy wylosować bilety na warszawskie imprezy, w tym spektakle teatralne. Na stronie www.skm.warszawa.pl informujemy o życiu codziennym stolicy, przypominając o np. o biegach maratońskich, propagując rajdy rowerowe, kibicując młodym sportowcom, wspierając projekty – Godzinę dla Ziemi WWF i S3EKTOR.

Szybka Kolej Miejska angażuje się ponadto w szereg przedsięwzięć, uczestniczy w wielu akcjach; szczególnie na rzecz dzieci, m.in. dofinansowuje przedstawienia teatralne w warszawskich szpitalach, gdzie widzami są mali pacjenci, czy też tak wyjątkowe projekty jak „Narty na Zdrowie” organizowane przez Poradnię Transplantologii Nerek z Centrum Zdrowia Dziecka. Na co dzień firma współpracuje z Teatrem Dramatycznym i Teatrem Warszawy oraz Narodowym

Instytutem Fryderyka Chopina przy organizacji corocznego międzynarodowego wydarzenia – festiwalu muzycznego Chopin i jego Europa.

Współpraca z dzielnicami

Dobrze układa się współpraca z samorządami lokalnymi dzielnic, przez które mkną pociągi SKM. Spółka zaprasza na bezpłatne ciekawe imprezy, warsztaty i seminaria, nie tylko weekendowe. Zachęca do poznania ciekawych okolic aglomeracji – pokazując ich interesujące miejsca, np. wysiadając na stacji Falenica można podziwiać XIX-wieczną drewnianą architekturę. SKM wspiera Muzeum Kolejnictwa w jego pracy edukacyjnej z dziećmi. Jest także partnerem wielu fundacji realizujących międzynarodowe kampanie na rzecz bezpieczeństwa najmłodszych. Z myślą o nich w br. spółka wydała dwie książeczki edukacyjne skierowane do uczniów szkół podstawowych oraz gimnazjów, które spotkały się z ogromnym zainteresowaniem czytelników, nie tylko młodych.

Historia

Spółka nie zapomina o dziedzictwie narodowym, wspierając działania na rzecz pielęgnowania tradycji polskiego kolejnictwa. Firma dofinansowała renowację grobu Piotra Wysokiego na Starych Powązkach, wydanie książki „Stanisław Wysoccki. Pionier kolejnictwa polskiego”, a z Markiem Moczulskim, autorem licznych artykułów, książek i wydarzeń kolejowych, corocznie kwestuje na Powązkach. Wspiera również inicjatywy Domu Spotkań z Historią.

Warto dodać, iż pierwsze próby stworzenia SKM w Warszawie miały miejsce przed II wojną światową, gdy w 1937 r. częściowo elektryfikowano węzeł warszawski i wprowadzono kursy podmiejskie. W maju tamtego roku oddano do użytku zelektryfikowany odcinek Pruszków – Grodzisk – Żyrardów, a w grudniu 1937 r. uruchomiono pociągi elektryczne do Mińska Mazowieckiego. Po wojnie, 11 lutego 1948 r. utworzono Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej podporządkowane Komisarzowi Odbudowy m.st. Warszawy. Biuro zmodyfikowało nieco dotychczasowe ustalenia, przedstawiając bardzo interesującą koncepcję dwóch równoległych linii na przedmieściach i trzech linii w centrum, łączących się w rejonie Dworca Gdańskiego i Pola Mokotowskiego. Szybka Kolej Miejska miała zaczynać się na Młocinach, następnie na Bielanach dzielić na dwie linie: wzdłuż ul. Kasprowicza i drugą na zachód od niej, przez tereny jeszcze niezagospodarowane. Po przejściu przez Żoliborz linie miały się łączyć w okolicy Dworca Gdańskiego, a następnie dzielić na trzy odnogi. Projekt ten był ciekawy ze względu na możliwość krzyżowania pociągów różnych linii na czterech stacjach węzłowych – w rejonie Bielania, Dworca Gdańskiego, Pola Mokotowskiego i Służewa. Cała trasa od Młocin do Ursynowa miała mieć ok. 21 km i 24 stacje. Czas budowy przewidywano na 6 lat. Projekt gotowy był w początkach 1949 r., został zaaprobowany przez Ministerstwo Komunikacji i... zaniechany. Do tematu powrócono na początku XXI wieku, czyli w 2002 r., czego efektem było powołanie spółki.





Rozkłady i taryfy

Daniel Złamał

Rozkłady jazdy

Pod pojęciem „rozkładu jazdy” rozumiemy techniczny opis ruchu pojazdów, określający ich trasę i godziny kursowania. W przewozach pasażerskich, w każdym segmencie transportu, rozkład jest wyznacznikiem jakości oferty przewozowej.

Cechy dobrego rozkładu jazdy

Podstawowymi cechami dobrze skonstruowanego rozkładu jazdy są:

- Atrakcyjna częstotliwość kursowania – bądź dostosowana do obserwowanego popytu na przewozy, bądź też cechująca się nadwyżką rezerwy podaży miejsc. Mowa tu o sytuacji, w których pojazdy transportu zbiorowego kursują z nieco większą częstotliwością niż wynika to z zapotrzebowania pasażerów na danym obszarze. Sytuacja taka może być efektem świadomego działania organizatora/operatora, którzy, kreując atrakcyjną ofertę, chcą w ten sposób zachęcić podróżnych do zmiany środka transportu. Może być też jednak skutkiem błędów na etapie konstruowania rozkładu jazdy – niewłaściwego oszacowania potrzeb przewozowych. Ta ostatnia sytuacja generuje zawyżone koszty organizacji transportu zbiorowego i zwiększa deficyt. Przyjmuje się, że minimalna częstotliwość kursowania, by można było rozpatrywać rozkład jazdy w kategorii „atrakcyjnej oferty”, to 120 min w przypadku kolei i komunikacji międzymiastowej, a w przypadku dużych miast i odpowiednio większej skali przewozów – 15 minut;
- Cykliczność kursowania – stały, możliwie łatwo zapamiętywany przez pasażerów takt kursowania, będący podzielnikiem bądź wielokrotnością liczby 60 (np. interwały co 5, 10, 20, 30, 60, 120 minut). Celem takich działań jest skonstruowanie rozkładu, w którym w miarę możliwości przez cały dzień pojazdy będą kursować w takim samym układzie minutowym (11.07, 11.37, 12.07, 12.37...);
- Ramowe godziny kursowania, zapewniające właściwą realizację potrzeb przewozowych mieszkańców. Istotne jest, by oferta nie ograniczała się tylko do zaspokajania podstawowych potrzeb, tj. realizacji kursów tylko w porach szczytowych (dojazdy i powroty do/z pracy i szkoły). Wskazane jest dążenie do sytuacji, w której pojazdy rozpoczynają i kończą kursowanie o tej samej porze dla każdego dnia tygodnia, w tym – dążenie do sytuacji, w której pojazdy na danej linii komunikacyjnej kursują do późnych godzin wieczornych. Dzięki temu zaspokajane są nie tylko podstawowe potrzeby komunikacyjne pasażerów, ale także np. potrzeby związane z podróżami w celach kulturalno-rozrywkowych;
- Pewność i stabilność oferty przewozowej. Aby rozkład można było uznać za atrakcyjny, niezbędne jest codzienne kursowanie danej linii komunikacyjnej. Powyższe działanie ma na celu wykreowanie stałego popytu na usługi przewozowe – potencjalny pasażer, jeśli dostępna jest mu atrakcyjna, rozbudowana oferta, staje się stałym klientem. I odwrotnie: „odchudzenie” oferty, ograniczanie jej tylko do realizacji przewozów w porach największych szczytów przewozowych, automatycznie zmniejsza zainteresowanie podróżnych;
- Koordynacja rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych na wspólnym odcinku trasy. Celem takich działań jest zapewnienie możliwie krótkiego czasu oczekiwania pasażerów na środek transportu, a także optymalizację pracy przewozowej i równomierne napełnienie pojazdów danej linii;
- Synchronizacja rozkładów jazdy. Pod tym mianem należy rozumieć zapewnienie skomunikowań między poszczególnymi liniami komunikacyjnymi i środkami transportu na stacjach węzłowych (przystankach przesiadkowych). Czas na odbycie przesiadki musi zawierać niezbędną rezerwę na ewentualne opóźnienie się skomunikowanego pojazdu. Modelową sytuacją jest pewność skomunikowań (gwarancja oczekiwania w przypadku opóźnienia), przy jednoczesnym anonsowaniu takich informacji w rozkładach jazdy. Jest to jednak działanie pod wieloma względami trudne do realizacji, gdyż w przypadku oczekiwania na opóźnie-

nie może zaburzyć całą siatkę połączeń danego przewoźnika, jak również powodować zdenerwowanie u tej grupy podróżnych, którzy nie korzystają ze skomunikowań. Dlatego też powyższe rozwiązania są możliwe do wprowadzenia przede wszystkim na tzw. liniach „dowozowych”, kursujących w formie wahadłowej, np. pomiędzy stacją kolejową i pobliskim osiedlem;

- Możliwie realne czasy przejazdu, mające zapewnić właściwą punktualność kursowania, jak również płynność i bezpieczeństwo jazdy pasażerów;
- Różnicowanie czasów jazdy w zależności od pory dnia, z uwzględnieniem oczekiwań różnych grup podróżnych;
- Konstruowanie rozkładów jazdy z uwzględnieniem rezerw pozwalających na zniwelowanie ewentualnych opóźnień;
- Odpowiednie długości postojów „wyrównawczych”, potrzebnych w celu wyeliminowania powstawania tzw. opóźnień wtórnych; odpowiednie rezerwy czasu, potrzebne na czynności techniczne;
- Czytelność rozkładów jazdy; należy dążyć do minimalizacji liczby dodatkowych oznaczeń wykorzystywanych w rozkładach jazdy;
- Umieszczenie informacji o całym przebiegu trasy w eksponowanym rozkładzie jazdy.

„Rozkładowe” bariery w rozwoju transportu publicznego

Jednym z głównych problemów publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest brak ustawowego obowiązku powołania regionalnych organizatorów przewozów, integrujących poszczególne środki transportu, rozkłady jazdy oraz taryfy. Jest to jeden z czynników, który prowadzi do marginalizacji transportu publicznego na rzecz zwiększającego się znaczenia komunikacji indywidualnej. Nie sprzyja to tworzeniu rozwiązań systemowych, które pozwalałyby nie tylko na integrowanie ze sobą poszczególnych systemów transportowych, ale też, dzięki temu, na „zbliżanie” do siebie poszczególnych regionów.

Jednym z głównych problemów, które należy rozwiązać, a który wpływa w istotny sposób na problematykę rozkładów jazdy, jest brak jednego źródła finansowania przewozów.

Mając na uwadze obecnie funkcjonujący system administracyjny kraju, organizacja publicznego transportu zbiorowego powinna zostać przeniesiona na szczebel wojewódzki, a ustawodawca powinien określić szczegółowy sposób kooperacji w tym względzie marszałków z samorządami niższego szczebla. Natomiast gminy, będąc na mocy ustawy zobowiązane do uczestnictwa w strukturze związku komunikacyjnego regionu, powinny być również zobowiązane do przekazywania określonej kwoty. Do rozważenia byłyby w tym względzie różne modele finansowania transportu: np. 1% budżetu gminy bądź kwota stanowiąca iloczyn liczby mieszkańców raz ustalonej stawki przeliczeniowej.

Kierunki „reform” rozkładów jazdy

Ustanowienie regionalnego organizatora przewozów pozwoli lepiej koordynować rozkłady jazdy, zunifikować sposób ich prezentacji, systemu oznaczeń i infrastruktury przystankowej. Obligatoryjność uczestnictwa gmin w regionalnym związku komunikacyjnym wpłynęłaby na wyeliminowanie lokalnych sporów, dotyczących np. tego, kto powinien organizować czy współfinansować transport na „styku” poszczególnych jednostek samorządowych, a także ustalać wytyczne do konstrukcji rozkładów jazdy i ofertę przewozową na oczekiwanym przez pasażerów poziomie.

Z uwagi na mało zasobne budżety niektórych gmin część połączeń – także tych o dużym zapotrzebowaniu społecznym – nie ma szans na uruchomienie, gdyż lokalne władze nie są zainteresowane ich utrzymaniem. Przeniesienie zarządzania na szczebel wojewódzki prowadziłoby do rozwiązania tego rodzaju problemów. Analogicznie, nadzór nad połączeniami „stykowymi” pomiędzy województwami powinien zostać przeniesiony na szczebel ministra właściwego ds. transportu.

Do roli regionalnych organizatorów transportu powinno należeć m.in. ograniczenie i unifikacja palety symboli używanych w rozkładach jazdy przez poszczególnych przewoźników. Kolejnym etapem standaryzacji rozkładów jazdy powinno być zunifikowanie nazw zespołów przystankowych, tak by wyeliminować przypadki, gdzie pod kilkoma nazwami funkcjonuje jeden przystanek. Oczywiście na etapie unifikacji nazw równolegle powinno nastąpić zinventaryzowanie infrastruktury przystankowej (weryfikacja legalności powstałych przystanków bez sporządzonych projektów organizacji ruchu, nadanie odpowiednich numerów dla danego zespołu itp.).

Kolejne zadania dla regionalnego organizatora przewozów to ujednoczenie oraz rozbudowa infrastruktury przystankowej służącej do oznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów oraz ekspozycji rozkładów jazdy. Obecnie koszty związane z instalacją, bieżącym utrzymaniem oraz aktualizacją rozkładów jazdy na przystankach spoczywają na przewoźnikach, którzy, dążąc do minimalizacji kosztów, nie dbają należycie o tego rodzaju infrastrukturę. Poza tym, w przypadku zakończenia działalności przez przewoźnika, zainstalowane przez niego elementy „infrastruktury rozkładowej” bądź znikają całkowicie, bądź pozostawione same sobie rdzewieją. Natomiast w sytuacji, w której dany przystanek obsługuje kilku przewoźników, zazwyczaj każdy z nich stosuje własny sposób oznaczeń rozkładów. Często prowadzi to do chaosu i dezinformacji wśród pasażerów. Poza tym, wiele z takich rozkładów jest nie tylko mało czytelnych, ale także nieestetycznych. Sytuacja ta jest szczególnie widoczna na przystankach autobusowych. Dodatkowym problemem w szeregu przypadków jest także nieaktualność rozkładów jazdy wieszanych przez przewoźników na przystankach (np. niezdejmowanie ich nawet w sytuacji, gdy przewoźnik zrezygnował z obsługi danej trasy).

Scedowanie odpowiedzialności za ujednoczenie form publikowania rozkładów na regionalnych organizatorów pozwoli na tworzenie regionalnych baz danych, dzięki którym możliwe będzie uruchamianie regionalnych wyszukiwarek połączeń, uwzględniających ofertę wszystkich przewoźników na danym terenie. Wyszukiwarki regionalne powinny być z kolei wstępem do utworzenia wyszukiwarki ogólnopolskiej, za powstanie której powinien być odpowiedzialny – na mocy zapisów ustawowych – minister właściwy ds. transportu, w porozumieniu z marszałkami.

Powstanie takiej wyszukiwarki, obsługiwanej i nadzorowanej przez organ administracji publicznej, jest konieczne nie tylko ze względu na fakt, iż obecny brak koordynacji nad rozkładami skutkuje chaotyczną formą ich publikowania oraz nieaktualnością danych. Skutkiem obecnej sytuacji jest też fakt, że informacje o ofercie szeregu przewoźników (zwłaszcza małych prywatnych przewoźników autobusowych) w ogóle nie są dostępne w Internecie.

Przykładem takiego projektu jest czeska wyszukiwarka połączeń jizdnirady.idnes.cz. Dzięki niej pasażer może znaleźć aktualne dane dotyczące nie tylko rozkładu jazdy danego przewoźnika, ceny biletu, ale też informacje o możliwych przesiadkach, pozycje GPS poszczególnych przystanków itd.

Kolejną bolączką trapiącą polski transport autobusowy jest brak ochrony przewoźników komunalnych przed ekspansywnie działającą prywatną komunikacją mikrobusem. Wiele samorządów traktuje konieczność utrzymania bądź finansowania przedsiębiorstw komunikacji autobusowej jak zło konieczne, zwłaszcza że wybrane połączenia obsługują głównie deficytowe linie, które bez odpowiedniej dotacji w warunkach rynkowych nie miałyby szansy się utrzymać. Słaba kondycja takich przedsiębiorstw uniemożliwia walkę z konkurencją, szczególnie kiedy prywatny przewoźnik konstruuje swój rozkład jazdy tak, żeby odjeżdżać w niewielkim odstępie przed komunalnym operatorem.

Brak odpowiedniego poziomu finansowania usług, jak również brak ochrony przed opisaną powyżej nieuczciwą konkurencją podbierająca pasażerów, skutkuje kurczeniem się siatki połączeń, jak również ubożeniem oferty w tym segmencie przewozów. Należałoby, w związku z tym, wprowadzić w życie ustawowe prawo wyłączności na wykonywanie przewozów w danym korytarzu komunikacyjnym. Ewentualnie jeśli powyższa regulacja groziłaby naruszeniem reguł wolnorynkowej gospodarki, należałoby – w drodze zapisów ustawowych – szczegółowo określić zasady konstruowania rozkładów jazdy przez poszczególne podmioty, określając jednocześnie, w jakich sytuacjach – m.in. w takich przypadkach jak te opisane powyżej – konstruowanie rozkładów jazdy nosi znamiona nieuczciwej konkurencji, a zatem jest niezgodne z prawem.

Oczywiście, sednem nie jest tylko walka z nieuczciwym sposobem konstruowania rozkładów przez prywatnych przewoźników. Równolegle istnieje bowiem szereg innych zagadnień związanych z poprawą oferty komunalnych przewoźników autobusowych. Są to przede wszystkim:

- Odpowiednia oferta przewozowa dla pasażerów;

- Dopasowana do potrzeb mieszkańców taryfa przewozowa;
- Optymalna, względem potoków pasażerów, pojemność taboru, przy jednoczesnym jego przystosowaniu dla potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej (poza wielkimi miastami, z uwagi na fakt, że większość prywatnych przewoźników stawia na możliwie najtańszy tabor, bardzo trudno jest oczekiwać pojazdów z takimi udogodnieniami).

Rozkłady jazdy przewoźników kolejowych

W przypadku kolejowych rozkładów jazdy największym problemem siatki połączeń jest zbyt ubogi rozkład jazdy na poszczególnych liniach. Poza największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce, mamy do czynienia ze słabą, a w niektórych przypadkach – ze znikomą siatką połączeń. Uboga oferta rozkładu jazdy w stosunku do rozkładów jazdy przewoźników autobusowych, nawet mimo krótszego zazwyczaj czasu podróży, skłania pasażerów do rezygnacji z kolei, która jest mniej dostępna.

Jednocześnie warto zauważyć, że po 1989 r. przedsiębiorstwa autobusowe powstałe na bazie dawnego PKS (niektóre zachowały przedrostki „PKS”, inne, po zmianach właścicielskich, zmieniły też całkowicie nazwy), zaczęły rywalizować z koleją o pasażera. Powszechna jest sytuacja uruchamiania połączeń konkurujących ze sobą, zamiast wzajemnie się uzupełniających, choćby poprzez skupianie się PKS-ów na obsłudze ośrodków, do których nie docierają pociągi. W efekcie obie strony ponoszą straty, a oferta przewoźników ulegała (a w niektórych regionach ulega nadal) znacznemu zmniejszeniu. Beneficjentami tej sytuacji są prywatni przewoźnicy (zazwyczaj dysponujący taborami mikrobusem – często o bardzo niskim standardzie – ale oferujący konkurencyjne wobec „tradycyjnych” przewoźników rozkłady jazdy i ceny biletów), a jednocześnie taki stan rzeczy powoduje, że wzrasta rola motoryzacji indywidualnej.

Dlatego ważne, by oferty pociągów i autobusów uzupełniały się; przy czym ta uwaga dotyczy nie tylko współpracy przewoźników kolejowych z „tradycyjnymi” przewoźnikami autobusowymi (powstałymi na bazie dawnego PKS), ale także współpracy przewoźników kolejowych z innymi przewoźnikami autobusowymi.

Rozkłady jazdy w aglomeracjach

Naturalnie należy podkreślić, że w kilku aglomeracjach w Polsce stopień integracji rozkładów jazdy różnych segmentów transportu znajduje się już obecnie na bardzo wysokim poziomie i może być stawiany za wzór dla innych aglomeracji.

Zdecydowanie najbardziej godny model naśladowania wypracowany został w aglomeracji stołecznej. W sumie 21 linii autobusowych uruchamianych na zlecenie ZTM Warszawa jest skomunikowane z rozkładami jazdy pociągów aglomeracyjnych (spółek SKM Warszawa, Koleje Mazowieckie bądź Warszawska Kolej Dojazdowa); rozkłady jazdy tych linii są zmieniane adekwatnie i na bieżąco do zmian rozkładów jazdy pociągów.

Należy zauważyć, że model integracji w stołecznej aglomeracji jest „kompletny”. Sukcesywnie zwiększa się bowiem liczba pociągów na trasach wylotowych z Warszawy, równolegle przybywa linii „dowozowych” do pociągów (z – jak wspomniano wyżej – zsynchronizowanymi rozkładami), oferta „Wspólny Bilet” pozwala na podróżowanie pociągami – bez żadnych dodatkowych opłat – posiadaczom biletów czasowych i okresowych ZTM zarówno po terenie Warszawy, jak i prawie wszystkich pozostałych gmin wchodzących w skład „ścistej” aglomeracji.

Jednocześnie, przewoźnicy inwestują w nowoczesny tabor, remontowana jest infrastruktura peronowa oraz rozwijana infrastruktura „towarzysząca” (m.in. parkingi P&R). Wszystko to powoduje, że w ostatnich latach lawinowo wzrasta liczba pasażerów pociągów w aglomeracji warszawskiej, a co za tym idzie – zwiększa się także zainteresowanie korzystaniem z autobusowych linii „dowozowych”. Wspólna taryfa i rozbudowana siatka kursów spowodowały efekt wzajemnie samonakręcającej się spirali.

Tabela. Wzrost liczby pasażerów pociągów w aglomeracji warszawskiej (w mln osób)

Rok	KM	SKM Warszawa	WKD	Razem
2005	40,01		6,40	46,41
2006	42,21	3,60	6,66	52,47
2007	45,18	6,58	6,66	58,42
2008	49,92	8,76	7,07	65,75
2009	51,60	9,06	6,63	67,29
2010	53,28	9,36	6,90	69,54
2011	54,42	11,45	7,38	73,25
2012	59,11	17,26	7,09	83,46
2013	62,43	22,58	7,41	92,42

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów rocznych przewoźników, analiz UTK i GUS

Innym pozytywnym przykładem integracji rozkładowej jest obecnie aglomeracja wrocławska. W styczniu 2014 r. MPK Wrocław uruchomił trzy nowe linie autobusowe, których zadaniem jest obsługa pasażerów korzystających ze stacji kolejowej Wrocław Psie Pole i dojeżdżających do sąsiadujących z tą stacją dużych osiedli. Rozkłady jazdy tych linii dostosowane są do godzin odjazdów i przyjazdów, na bieżąco są korygowane w przypadku dokonywania zmian w kursowaniu pociągów.

Odwrotna sytuacja ma miejsce w aglomeracji trójmiejskiej. Brak pogłębionej integracji rozkładowej pomiędzy SKM Trójmiasto i komunalnymi organizatorami transportu zbiorowego jest jednym z powodów – obok złego stanu estetycznego taboru SKM oraz braku atrakcyjnych, zintegrowanych rozwiązań taryfowych – dla których liczba pasażerów SKM Trójmiasto na przestrzeni ostatnich lat zmalała. W perspektywie lat 2005-2013, liczba pasażerów SKM zmalała z 37,71 do 35,21 mln osób rocznie. Jest to spadek o 6,6%. W tym samym czasie, łączna liczba pasażerów przewoźników zajmujących się obsługą przewozów aglomeracyjnych w woj. mazowieckim, wzrosła aż o 99,1%. Jest to koronny dowód, w jaki sposób poprawa oferty (w ramach której działania związane z poprawą rozkładu jazdy odgrywają kluczową rolę) wpływa na wzrost liczby pasażerów.

W przypadku przewozów kolejowych, oprócz wspomnianej wcześniej konieczności powołania regionalnych organizatorów przewozów (na szczeblu województw), niezbędne będzie powołanie organizatora przewozów dla kolei, który będzie odpowiedzialny za planowanie siatki połączeń międzywojewódzkich oraz połączeń międzynarodowych.

Synchronizacja jako sposób na zwiększenie atrakcyjności kolei

Aby zwiększyć zainteresowanie koleją, przy planowaniu rozkładów jazdy pociągów, należałoby wrócić do „systemu rzeki”. Zgodnie z nim do stacji węzłowych na głównych trasach dowożeni są pasażerowie z linii lokalnych, a rozkłady pociągów poszczególnych przewoźników są ze sobą zsynchronizowane, by zapewnić możliwość dogodnych przesiadek. Jednocześnie zachowany musi być cykl godzinny lub dwugodzinny jako minimum oferty. Skomunikowania z pociągami lokalnymi muszą być gwarantowane zarówno na stacjach w miastach wojewódzkich, jak również w mniejszych ośrodkach (takich jak np. Tczew, Skarżysko-Kamienna, Dęblin, Kutno), a także w małych miejscowościach (np. Laskowicach Pom., Krzyżu, Zbąszynku), w których znajdują się jednak ważne stacje węzłowe.

Należy dodać, że poprawa rozkładu jazdy na głównych liniach automatycznie powinna generować poprawę oferty na liniach lokalnych („dowozowych”), gdzie również powinien być utrzymany równy, łatwy do zapamiętania takt. Dlatego, planując uruchamianie połączeń, należy mieć świadomość, że tworzą one jednolity system.

W przypadku pociągów międzynarodowych, powracających z zagranicy, ich rozkład jazdy powinien być nałożony na podstawowy układ połączeń, z uwagi na ryzyko występowania znacznych opóźnień generowanych za granicą i konieczność ich niwelowania na terenie kraju, tak by nie przyczyniły się one do rozkomunikowania innych połączeń.

W celu zachowania równowagi pomiędzy połączeniami regionalnymi a pociągami kwalifikowanymi, (na liniach, na których częstotliwość kursowania pociągów wynosi minimum godzinę), należy dążyć do wprowadzenia systemu naprzemiennego kursowania pociągów. Na przemian, co dwie godziny, powinny kursować pociągi regionalne bądź przyspieszone (z dużą ilością zatrzymań), oraz pociągi kwalifikowane, zapewniające najszybszy przejazd (z minimalną liczbą zatrzymań). „Skrajne” godziny, czyli pierwsze i ostatnie połączenie w dobie, powinny być dostępne dla największej grupy podróżnych, czyli muszą być obsługiwane, w miarę możliwości, nie przez pociągi kwalifikowane. Dzięki temu zwiększyłaby się dostępność w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych także do mniejszych ośrodków (a nie tylko do miast wojewódzkich).

Rolą – postulowanych do utworzenia – regionalnych (wojewódzkich) organizatorów transportu zbiorowego powinno być skoncentrowanie się m.in. na organizowaniu przetargów na obsługę linii dowozowych do pociągów (na obszarach tak aglomeracyjnych, jak i peryferyjnych). Z jednej strony, zwiększy to dostępność do kolei z punktu widzenia mieszkańców regionów pozbawionych transportu kolejowego. Z drugiej strony – zwiększy szansę na sędowanie zainteresowania przewoźników autobusowych obsługą tras komplementarnych, a nie konkurencyjnych wobec kolei.

Dopełnieniem zapewnienia skomunikowań poszczególnych pociągów powinno być również ustanowienie jednolitej wspólnej taryfy przewozowej, niezależnie od przewoźnika uruchamiającego połączenie.

Daniel Złamał

Systemy taryfowe

Wprowadzenie

Atrakcyjny system taryfowy, tak samo jak inne elementy oferty przewozowej (wysoka częstotliwość kursowania, krótki czas podróży, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej), jest nierozzerwalnym elementem strukturalnym całego procesu transportowego. Odpowiednio dopasowana elastyczność cenowa popytu/podaży jest kluczem do sukcesu całego przedsięwzięcia, zarówno w przewozach komercyjnych, jak i dotowanym (publicznym) transporcie zbiorowym.

Zwłaszcza w dużych miastach głównym celem organizatorów publicznego transportu zbiorowego powinno być maksymalne ograniczenie ruchu indywidualnego (tak na drogach dojazdowych, jak i – przede wszystkim – w ścisłym centrum funkcjonalnym), dlatego głównym sposobem uatrakcyjnienia komunikacji zbiorowej jest zaoferowanie pasażerom możliwie najbardziej przyjaznego systemu biletowego.

Duże koszty organizacji transportu zbiorowego powodują dążenie do maksymalizacji pokrycia kosztów funkcjonowania komunikacji wpływami z biletów. Dlatego podstawowym kryterium kształtowania cen biletów komunikacji zbiorowej w aglomeracjach powinna być maksymalizacja zysków poprzez liczbę sprzedanych biletów, a nie poprzez wysokość marży narzucanej na cenę jednego biletu.

Zbyt wygórowana cena za usługę przewozową powoduje bowiem zarówno wzrost liczby gapowiczów, jak i ryzyka porzucenia przez pasażerów publicznej komunikacji na rzecz transportu indywidualnego, mimo że koszty korzystania z transportu zbiorowego i tak będą mniejsze niż miesięczne koszty utrzymania i eksploatacji samochodu. Zwrócić należy uwagę, że powyższa zasada działa nie tylko w przypadku komunikacji miejskiej (komunalnej), ale również w odniesieniu do pozaaglomeracyjnego transportu kolejowego.

Należy pamiętać, że motoryzacja indywidualna cechuje się pod wieloma względami niewątpliwą przewagą nad transportem zbiorowym: możliwość przejazdów „door to door” (szybkość, bezpośredniość) czy wysoki komfort podróży (brak tłoku, dowolne godziny przejazdów, możliwość dokonywania dowolnych przerw w podróży, możliwość regulowania klimatyzacji itp.). Dlatego też właściwy dobór taryf ma na celu zatrzymanie możliwie największej liczby pasażerów – bądź nawet jej zwiększanie – w systemie transportu zbiorowego, by maksymalnie ograniczyć koszty stałe utrzymania transportu. Zastosowanie właściwych mechanizmów ustalania taryf przewozowych sprawi, że istnieje szansa na uniknięcie „błędnego koła” systemu transportowego, jakim jest zjawisko wzrostu ceny biletów, powodującego odpływ pasażerów, w konsekwencji redukcję oferty przewozowej i w efekcie wzrost liczby podróży transportem indywidualnym i większe zatłoczenie ulic.

Optymalna taryfa powinna być wdrażana w parze z równie optymalnie zaprojektowanym systemem tras (minimalizacja linii komunikacyjnych, możliwie najprostsze przebiegi, dopasowanie środka transportu/wielkości pojazdów do wielkości przewozów, nie dublowanie się poszczególnych typów transportu w jednym korytarzu transportowym – wszystkie te działania prowadzą do minimalizacji kosztów stałych). W tym kontekście należy zauważyć, że wzrost zjawiska kongestii ruchu w miastach, postępujące zjawisko suburbanizacji, jak i zwiększająca się „moda” na transport ekologiczny wymuszają konieczność pogłębionej integracji transportu autobusowego i kolejowego, gwarantującego możliwie najszybszy przejazd z pominięciem zatorów drogowych (w największych aglomeracjach zalety te są dostrzegalne nie tylko w przypadku podróży w układzie centrum – peryferie, ale także w podróży w obrębie centrum). Transport kolejowy to segment transportu o największej zdolności

przewozowej i prędkości komunikacyjnej, ale jest to też segment transportu o największym koszcie jednego wozokilometra.

Należy pamiętać jednak, że w skali wieloletnich wydatków finansowych na organizację transportu zbiorowego, po uwzględnieniu również tzw. kosztów społecznych (bezpieczeństwo, emisja spalin, hałas itp.), w przypadku transportu kolejowego otrzymywany jest najtańszy koszt jednego pasażerokilometra. Dlatego też niezbędne jest konsekwentne włączanie istniejącego systemu kolejowego w „krwiobieg” miast. Drogą do tego celu jest integrowanie kolei taryfowo – równoległe do synchronizacji rozkładów jazdy pociągów z pozostałymi segmentami transportu zbiorowego – z pozostałymi środkami komunikacji, zarówno w podróżach wewnątrzmijskich jak w i dojazdach aglomeracyjnych.

Na przykładzie trzech aglomeracji – warszawskiej, trójmiejskiej oraz poznańskiej, a także na przykładzie współpracy taryfowej w układzie Bydgoszcz/Toruń i Toruń/Włocławek – przedstawione zostaną cztery modele systemów taryfowych, w kontekście tzw. „wspólnego biletu” uwzględniającego transport szynowy. Należy w tym miejscu podkreślić, że integracja taryfowa pomiędzy pociągami i innymi segmentami transportu zbiorowego wdrożona została także w innych aglomeracjach – górnośląskiej, wrocławskiej, krakowskiej i łódzkiej. Każdy z tych modeli ma własną specyfiką – na potrzeby niniejszego opracowania przedstawiono modele charakteryzujące się (według subiektywnej opinii autorów) największą wyrazistością.

Model I integracji taryfowej: aglomeracja warszawska

W aglomeracji warszawskiej obsługę kolejowego ruchu pasażerskiego zapewniają trzej operatorzy:

- Szybka Kolej Miejska – jedyny w Polsce stricte „miejski” podmiot realizujący przewozy kolejowe. Właścicielem spółki SKM jest Miasto Stołeczne Warszawa. SKM realizuje przewozy tylko na terenie Warszawy i na odcinkach zawierających się w obrębie ścisłej aglomeracji (ograniczonej stacjami Pruszków, Sulejówek Miłosna, Otwock oraz Legionowo Piaski/Wieliszew);
- Koleje Mazowieckie – spółka, której właścicielem jest Województwo Mazowieckie. KM obsługują wszystkie linie kolejowe na terenie województwa (z wyjątkiem linii obsługiwanych przez WKD). Na odcinkach obsługiwanych wspólnie przez SKM i KM pociągi tych spółek kursują w większości wypadków na przemian, stanowiąc wzajemne uzupełnienie oferty. KM i SKM nie konkurują ze sobą (także dzięki pogłębionej integracji taryfowej, o której więcej w dalszej części tego rozdziału);
- Warszawska Kolej Dojazdowa – spółka obsługująca linię Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki Radońska (z odgałęzieniem Podkowa Leśna – Milanówek Grudów); obie te linie pozostają pod zarządem spółki WKD i są użytkowane wyłącznie przez pociągi tej spółki. Większościowym udziałowcem spółki WKD (95,24% udziałów) jest województwo mazowieckie; pozostałe udziały są rozdzielane pomiędzy gminy (za wyjątkiem m. st. Warszawa), przez teren których przebiegają linie WKD.

Na mocy umów pomiędzy stołecznym ZTM (organizatorem przewozów – na mocy porozumień międzygminnych zawieranych pomiędzy m. st. Warszawą a innymi jednostkami samorządowymi w aglomeracji warszawskiej – w sumie w 31 gminach¹) a spółkami KM i WKD zdecydowano, że KM i WKD na wybranych trasach zawierających się w obrębie aglomeracji społecznej będą zobowiązane honorować wszystkie bilety długookresowe, od dobowego wzwyż, oraz ulgi ustawowe, jakie obowiązują w stołecznej komunikacji. Honorowanie biletów nie działa natomiast w drugą stronę (poza okresem remontów na danym odcinku Warszawskiego Węzła Kolejowego), tj. w pociągach SKM nie są ważne bilety KM i WKD. Wyjątkiem są pociągi KM i SKM kursujące do Portu Lotniczego Warszawa Okęcie, w których są wzajemnie honorowane wszystkie bilety², co ma m.in. pozwolić uniknąć nieporozumień w przypadku korzystania z tych pociągów przez obcokrajowców.

W pociągach SKM honorowane są wszystkie bilety emitowane przez ZTM. Organizator rozlicza SKM analogicznie jak pozostałych operatorów, płacąc spółce za każdy jeden pociągokilometr, niezależnie od liczby przewiezionych podróżnych. W przypadku KM i WKD, spółki te otrzymują zapłatę/dotację do każdego pociągokilometra w ustalonej strefie obowiązywania obszaru wspólnego biletu, za tzw. utracone przychody z tytułu „niewykupienia” przez

1. <http://www.ztm.waw.pl/informacje.php?i=808&c=98&l=1> [odczyt: 20.07.2014].

2. Na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Śródmieście/Centralna – Warszawa Płudry.

pasażerów biletów KM, a biletów długookresowych ZTM. Koszt jednego pociągokilometra w przypadku SKM wynosi ok. 45 zł (składa się na to pełne honorowanie biletów + umowa wieloletnia na zakup taboru), a pociągów KM – ok. 23 zł, ale w tej cenie jest uwzględnione opisane wyżej honorowanie wybranych rodzajów biletów ZTM.

W przypadku samorządów podwarszawskich rozliczenie usług przewozowych następuje na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych, w ramach których określa się poziom dotacji za funkcjonowanie wspólnego biletu (jako procentowy udział w kosztach całkowitych iloczyn stawki jednego kilometra oraz pracy przewozowej na terenie danej gminy).

Przy wszystkich wadach „wspólnego biletu” – takich jak m.in. niepełne honorowanie biletów czy też konieczność regularnego podejmowania trudnych negocjacji władz Warszawy z ościennymi gminami ws. partycypowania finansowego w projekcie „wspólnego biletu” (nie zawsze skutecznych – czego dowodem jest wycofanie się z projektu przez gminy Żąbki czy Jabłonna) – należy jednak zauważyć, że model integracji biletowej w aglomeracji warszawskiej jest pod wieloma względami atrakcyjny dla pasażerów.

Efektom tej sytuacji jest rokroczny wzrost liczby podróżnych korzystających z kolei w aglomeracji warszawskiej, co na tle pozostałych spółek kolejowych jest zjawiskiem nadzwyczaj pozytywnym. Można przyjąć, że wprowadzenie wspólnego biletu przyczyniło się do rozkwitu przewozów kolejowych, a już na pewno zmieniło radykalnie sposób codziennego podróżowania warszawiaków i mieszkańców okolicznych gmin do stolicy – zostały bowiem zlikwidowane linie autobusowe dublujące kolej, uruchomiono połączenia dowozowe. Przykład aglomeracji warszawskiej pokazuje zatem wyraźnie, że wieloletnie działania samorządów przyniosły pozytywny rezultat.

Model II integracji taryfowej: aglomeracja poznańska

Inny model integracji biletowej zastosowano w aglomeracji poznańskiej – w przeciwieństwie do Warszawy tu emitentem biletów jest spółka kolejowa Przewozy Regionalne, a nie ZTM (organizator transportu zbiorowego w mieście centralnym aglomeracji). Bilety ważne są także w pociągach spółki Koleje Wielkopolskie, drugiego obok PR przewoźnika kolejowego obsługującego aglomerację poznańską.

Oferta Poznańska Kolej Metropolitalna skierowana jest wyłącznie do pasażerów korzystających z biletów długookresowych. Mogą oni nabyć wyłącznie bilet miesięczny (na konkretny miesiąc, a nie na dowolny okres 30 dni, jak to ma miejsce w stolicy – takie ukierunkowanie oferty, bez możliwości swobodnego wyboru rozpoczęcia obowiązywania biletu, należy uznać za jej znaczący mankament). Daje on możliwość podróżowania koleją z przystanków i stacji kolejowych zlokalizowanych w trzech różnych strefach biletowych (A, B i C) w aglomeracji poznańskiej. Podróżny samodzielnie wybiera strefę bądź strefy, w jakich ma obowiązywać bilet – osobny wybór dotyczy zakresu obowiązywania biletu w pociągach, a osobny – w ZTM Poznań; przy czym konfiguracja nie jest dowolna: nie jest np. możliwe, żeby bilet obowiązywał tylko w strefach poza Poznaniem (B i C), a nie obowiązywał w strefie A (w obrębie Poznania). Jest to oddzielny rodzaj biletu, uwzględniający dwustronny rabat ze strony ZTM Poznań i przewoźników kolejowych.

W przypadku zastosowania w aglomeracji poznańskiej modelu warszawskiego zapewne wzrosłaby atrakcyjność połączeń kolejowych jako środka transportu (z uwagi nie tylko na przystępną cenę, ale też pogłębiony model integracji taryfowej), jednakże konieczne byłoby wówczas zwiększenie środków na funkcjonowanie takiego rozwiązania. Niewątpliwie zmianie musiałby ulec system wzajemnych rozliczeń, gdyż system dotacji opiera się obecnie na przekazywaniu stosownych dopłat od liczby sprzedanych biletów.

Model III integracji taryfowej: aglomeracja trójmiejska

W modelu taryfowym trójmiejskim oprócz biletów emitowanych przez komunalnych organizatorów transportu zbiorowego (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo³), funkcjonują bilety metropolitarne, emitowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Do MZKZG należy w sumie 14 gmin wchodzących w skład aglomeracji. Przed kilkoma laty istniała koncepcja, by zarządzanie całym transportem zbiorowym w aglomeracji trójmiejskiej przenieść na szczebel MZKZG, jednak wskutek braku jednomyślności samorządów w tym względzie plany te nie zostały zrealizowane⁴.

MZKZG emituje bilety 24-godzinne, 72-godzinne i 30-dniowe/miesięczne, w następujących konfiguracjach:

- komunalny – obowiązujący w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- kolejowo-komunalny dwóch organizatorów – obowiązujący w pociągach (SKM, PR) oraz w pojazdach (do wyboru przez podróżnego): ZTM, ZKM lub MZK; w przypadku tego biletu nie jest dostępna opcja 72-godzinna;
- kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM, ZKM i MZK.

Jedynie taryfa metropolitalna umożliwia podróżowanie z jednym biletem pociągami oraz innymi środkami transportu zbiorowego w aglomeracji trójmiejskiej. Jednocześnie należy zauważyć, że własne taryfy posiadają SKM i PR, które tylko w niewielkim stopniu honorują wzajemnie swoje bilety (nie są wzajemnie honorowane np. żadne bilety jednorazowe czy czasowe: kilkugodzinne bądź dobowe⁵).

Mnogość taryf („gdańska”, „gdynska”, „wejherowska”, metropolitalna, SKM i PR) w niewielkiej przecieży aglomeracji powoduje, że system biletowy w aglomeracji trójmiejskiej należy uznać za dalece niewydolny. Dodatkowo należy zauważyć, że w komunikacji komunalnej także nie są wzajemnie honorowane bilety poszczególnych organizatorów, co niejednokrotnie może stanowić daleko idącą dezorientację wśród podróżnych, zwłaszcza w miastach, które są obsługiwane przez więcej niż jednego organizatora komunikacji komunalnej (takich jak np. Sopot, obsługiwany tak przez ZTM Gdańsk, jak i ZKM Gdynia).

W związku z tym wydaje się, że podjęcie decyzji o ograniczeniu do jednego liczby organizatorów przewoźów i przyjęcie strefowości obowiązywania danego typu biletu, a także potraktowanie SKM jako identycznego środka transportu jak autobus, tramwaj czy trolejbus, przyczyniłoby się do znaczącego uproszczenia systemu taryfowego dla podróżnych.

Naturalnie zauważyć należy, że skomplikowana taryfa nie jest jedynym problemem dla sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego w aglomeracji trójmiejskiej. Innym problemem jest konkurowanie komunikacji komunalnej z koleją – zwłaszcza jest to widoczne w siatce połączeń ZKM Gdynia, gdzie trasy wielu linii autobusowych i trolejbusowych są bardzo zbliżone do przebiegu SKM. Jest to sytuacja przeciwna niż w aglomeracji warszawskiej, gdzie sukcesywnie zmniejszana jest liczba linii autobusowych „konkurujących” z komunikacją szynową, na rzecz zwiększania liczby linii dowozowych do metra bądź kolei.

3. ZTM Gdańsk i ZKM Gdynia oferują bilety okresowe w różnych konfiguracjach. Różnice cenowe związane są z tym, na terenie których gmin obowiązuje dany bilet. Konfiguracje dotyczą także tego, czy dany bilet obowiązuje od poniedziałku do piątku czy też we wszystkie dni tygodnia, a także czy jest ważny tylko na liniach dziennych, czy również na pospiesznych i nocnych (przy czym ZTM Gdańsk nie uruchamia obecnie linii pospiesznych).

4. <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkm-zostanie-wlaczona-w-system-biletu-metropolitalnego-2816.html> [odczyt: 26.07.2014]

5. W pociągach obu przewoźników honorowane są, oprócz biletów metropolitalnych, bilety w ramach oferty „Wspólny przejazd PR – SKM”, polegające na możliwości kupienia jednego jednorazowego biletu w przypadku przejazdu części trasy pociągiem PR, a części pociągiem SKM (bilet ten jest o 5% tańszy od sytuacji, gdyby kupować osobne bilety PR i SKM). Honorowane w pociągach obu przewoźników są także Promocyjne Bilety Miesięczne, oferta stanowiąca połączenie biletów okresowych kolejowych i biletów metropolitalnych. W ramach PBM zakupić można bilet (30-dniowy bądź miesięczny) ważny w pociągach SKM i PR na dystansie 30 km (na dowolnej trasie w obrębie aglomeracji) oraz, równolegle, bilet metropolitalny (ważny we wszystkich pojazdach ZTM, ZKM i MZK).

Model IV integracji taryfowej: Bydgoszcz – Toruń oraz Toruń – Włocławek

Pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem oraz Toruniem i Włocławkiem istnieje możliwość podróżowania pociągiem z jednym biletem pomiędzy tymi miastami oraz komunikacją miejską w obu tych ośrodkach. Jest to jedyna sytuacja w Polsce, w której „zintegrowany” bilet dostępny jest w przypadku miast nie przylegających bezpośrednio do siebie (nie stanowiących jednej, ścisłej aglomeracji). Oferta BiT City pozwala na podróżowanie, z jednym biletem, pociągiem Przewozów Regionalnych pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem oraz komunikacją miejską (ZDMiKP Bydgoszcz oraz MZK Toruń) w obu tych miastach bądź tylko w jednym – w zależności od wybranej przez podróżnego konfiguracji biletu.

W ofercie BiT City dostępne są bilety jednorazowe (umożliwiające jeden przejazd pociągiem i podróżowanie komunikacją miejską przez 60 minut) oraz miesięczne (ważne w miastach, na jednej linii komunikacyjnej). Podobna oferta, o nazwie Arriva WiT, funkcjonuje w układzie pomiędzy Toruniem i Włocławkiem. W tym przypadku partnerami są Arriva RP, MZK Toruń i MPK Włocławek. Różnica polega na tym, że w ofercie Arriva WiT nie są dostępne bilety jednorazowe ważne zarówno w Toruniu, jak i we Włocławku, a także bilety miesięczne ważne i w Toruniu i we Włocławku.

Wnioski rekomendacyjne

W przypadku transportu szynowego w Polsce kluczowym problemem wdrożenia przemian własnościowych na kolei pozostaje kwestia wzajemnego honorowania biletów poszczególnych przewoźników. Zjawisko powstawania w ostatnich latach kolejowych spółek samorządowych może generować chaos biletowy – pasażerowie są zmuszeni zwracać szczególną uwagę, do jakiego pociągu wsiadają, gdyż ich bilet może się okazać nieważny. Taka sytuacja nie musi mieć miejsca, jeśli władze poszczególnych spółek przewozowych (oraz ich właściciele) zawczasu podejmują współpracę w zakresie wzajemnego honorowania biletów. Jednak problem ten istnieje (zwłaszcza że obowiązek wzajemnego honorowania biletów kolejowych nie jest w żaden sposób uregulowany ustawowo), dlatego też jeśli na stykach działalności przewoźników regionalnych/aglomeracyjnych nie jest podejmowana współpraca taryfowa, może to prowadzić do odpływu pasażerów wskutek swego rodzaju ukrytej podwyżki cen, gdzie przeładka do pociągu innego przewoźnika powiększa koszt jednostkowy podróży.

Odrębną kwestią jest ustalenie „widetek” cenowych za przejazd konkretnej odległości pociągiem. Obecnie przewoźnicy kolejowi stosują w większości wypadków model degresywny, w ramach którego wraz z dłuższą odległością maleje cena za przejazd. Wyjątkiem jest Arriva RP, stosująca w części swoich pociągów⁶ Taryfę Kujawsko-Pomorską, a także SKM Warszawa, gdzie obowiązuje taryfa ZTM Warszawa, identyczna jak w komunikacji miejskiej i podmiejskiej w aglomeracji stołecznej.

Model degresywny jest atrakcyjny przy pokonywaniu dużych odległości, ale nie sprawdza się w przejazdach lokalnych, gdzie kolej musi stawić czoło nierównej konkurencji, głównie ze strony przewoźników autobusowych. Wydaje się zatem zasadne przejście na system proporcjonalnego/liniowego wzrostu ceny, w zależności od pokonywanej odległości, tak by opłacalne stało się wybranie pociągu (a nie transportu autobusowego), a przynajmniej zbliżenie się cen obu środków transportu i dzięki temu wykorzystanie atutu kolei, jakim jest podstawowa jej funkcja – przewozy masowe. Wzrost cen biletów na zasadach proporcjonalnych ułatwia pasażerom oszacowanie ceny biletu, a sam system stanie się dzięki temu czytelny, przejrzysty i łatwy w obsłudze.

Jednocześnie, aby – poprzez modyfikację taryf – wzmocnić rolę kolei w systemie transportowym Polski, należałoby przeorganizować system przewozów autobusowych, tak aby efektem było skanalizowanie działalności autobusów, mających za zadanie uzupełniać komunikację kolejową i dowozić do niej. Taryfy autobusowe powinny być identyczne, ew. nieco droższe od taryf kolejowych, tak by oba środki transportu ze sobą taryfowo nie konkurowały, a się wzajemnie uzupełniały. Działania takie byłyby co prawda skomplikowane prawnie w przypadku prywatnych

6. Tylko na liniach niezelektryfikowanych (w przypadku przejazdów tylko pociągami Arrivy RP, bez zmiany przewoźnika).

(komercyjnych) przewoźników autobusowych, natomiast dążyć należy do uzyskania takiego modelu publicznego transportu zbiorowego na „styku” transportu kolejowego i autobusowego. Tak np. jest na Węgrzech, gdzie połączenia Volanbusz (narodowego przewoźnika autobusowego), mające trasę w tym samym korytarzu transportowym co pociągi MAV, posiadają identyczny cennik, odnoszący się do ceny jednostkowej przejechanego kilometra.

Aby taki stan rzeczy osiągnąć w Polsce, niezbędne jest podjęcie działań na szczeblu rządowym. W drodze rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu, należy ujednoczyć i określić taryfy stosowane w publicznym transporcie zbiorowym. W przypadku pociągów dalekobieżnych (PKP Intercity) rozporządzeniem powinny być objęte przynajmniej wszystkie pociągi TLK, na organizację których spółka otrzymuje dotację z resortu infrastruktury. W przypadku pociągów PKP IC wyższych kategorii, kursujących na zasadach komercyjnych, przewoźnik mógłby stosować pociągi z indywidualną taryfą handlową, choć docelowo należałoby dążyć do tego, by także komercyjny obszar działalności IC był objęty taryfą zintegrowaną z innymi segmentami transportu. Utworzenie wspólnej taryfy dla wszystkich przewoźników kolejowych, z rozsądną ceną dla podróżnych, zwiększyłoby zapewne popyt na usługi kolejowe, ale wymagałoby podjęcia szeregu działań towarzyszących w postaci dobrze zaplanowanej siatki połączeń i skomunikowań pociągów z innymi pociągami oraz autobusami.

Zupełnie inną kwestią jest konieczność rozwoju internetowej sprzedaży biletów, tak by umożliwił on pasażerom wybór konkretnego miejsca. Taki model funkcjonuje np. w pociągach prywatnego czeskiego operatora RegioJet: na jego stronie internetowej pasażerowie, mając podgląd rozmieszczenia poszczególnych wagonów, mogą przy kupnie biletu wybrać sobie interesujące ich miejsce. Inne działania z rozwojem e-sprzedaży biletów, niezbędne do podjęcia w najbliższych latach, to m.in. umożliwienie sprzedaży na jednym blankiecie (i w ramach jednego rozwiązania cenowego) biletu na przejazd pociągami różnych przewoźników oraz rozwój dynamicznego systemu sprzedaży biletów, czyli wdrażanie puli zryczałtowanych biletów (korzystniejszych cenowo od podstawowej taryfy), których cena – analogicznie jak w przypadku niskokosztowych przewoźników lotniczych – zależy nie od odległości, tylko od terminu zakupu biletów.



新宿三丁目西
Shinjuku 3 W.

北海道
北の味記行と

北海道
MITSUBISHI

無印良品

無印良品

無印良品

無印良品

無印良品

無印良品

moto Kiyoshi

270日分の幸せ

AOKI

田
4F・7F

田
5F

ist

AX

REMEDIES

2007

4F

HIS

HIS

HIS

HIS

HIS

HIS

HIS

HIS

270日分の幸せ

270日分の幸せ

みずの
リニックス

みずの
リニックス

みずの
リニックス

みずの
リニックス

みずの
リニックス

みずの
リニックス

みずの
リニックス

平庭

平庭

平庭

平庭

平庭

平庭

平庭

平庭

平庭

AOKI

AOKI

AOKI

AOKI

AOKI

AOKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

MIZUKI

Miasta dla pieszych

Jacek Grunt-Mejer

Problemy pieszych w polskich miastach

Polskie miasta w większości nie są przyjazne pieszym. Jeśli przyjrzymy się im z perspektywy historycznej, to wyraźnie widać, że przyjazna pieszym tkanka miejska powstała w XIX i na początku XX w. Przy późniejszej rozbudowie miast dominuje projektowanie ulic przede wszystkim z myślą o kierowcach – w takim stanie, z małymi wyjątkami, trwamy do dziś. Priorytet dla ruchu aut przyczynia się do tworzenia licznych problemów dla ruchu pieszego. Problemy te można podzielić na trzy kategorie – jedne są bezpośrednio związane z infrastrukturą dedykowaną pieszym, drugie – z zachowaniami innych użytkowników ulic, a trzecie – z obowiązującym prawem o ruchu drogowym. W niniejszym rozdziale będą omówione wszystkie te problemy oraz zostaną zaproponowane rozwiązania.

Problemy z infrastrukturą rozpoczynają się już na samym początku jej powstawania, jeszcze na etapie projektowania. Dotychczasowe, krańcowo błędne podejście inżynierów i zarządzających ulicami zakładało, że ruch pieszy jest „samoorganizujący się”, czyli w praktyce – nie wymaga planowania. Na poważne traktowanie zasługiwał ruch aut, autobusów, tramwajów, ewentualnie – ostatnio – rowerów. W związku z tym najpierw prowadzone były badania ruchu, prognozowano liczbę aut, ustalano liczbę pasów ruchu, układ przestrzenny, rysowano jezdnie, ewentualnie drogi dla rowerów itp. i dopiero gdzieś na samym końcu tego procesu pojawiał się „problem” z pieszymi.

Gdzie by ich „upchnąć”? Może pod ziemię? Może gdzieś bokiem? A może przejdą przez jezdnię 100 m dalej? A może w ogóle nie jest potrzebny chodnik? W Polsce można znaleźć setki przykładów, gdzie patrząc na infrastrukturę, trudno jest nie podejrzewać jej projektantów o zadawanie sobie takiego rodzaju pytań.

To, czy ruch pieszy jest planowany na początku procesu projektowania przestrzeni miejskiej, czy na samym końcu, ma ogromne znaczenie dla jego jakości. Efekt dotychczasowego podejścia jest w polskich miastach widoczny dosłownie na każdym kroku. Mimo że w przypadku ruchu pieszego istnieje ogólna i bardzo prosta zasada, że pieszy chce się poruszać najkrótszą i najbardziej wygodną trasą, to osoby poruszające się pieszo wszędzie napotykały na różnego rodzaju bariery:

- konieczność dostosowania się do sygnalizacji świetlnej;
- konieczność korzystania z przejść dla pieszych, gdy są w odległości mniejszej niż 100 m od miejsca, w którym pieszemu najwygodniej byłoby przejść;
- brak realnego pierwszeństwa przy przekraczaniu ulicy.
- Powyższe trzy problemy, z jakimi borykają się piesi, są systemowe. Wynikają z przepisów prawa i dotyczą całego kraju. Ostatni punkt jest powiązany również z zachowaniami innych uczestników ruchu drogowego, ale w tym przypadku największy wpływ na problem ma złe prawo.

Problem dostosowania się pieszych do sygnalizacji świetlnej

Konieczność dostosowania się do sygnalizacji świetlnej jest w przypadku pieszych w Polsce wyjątkowo niewygodna. W wielu miejscach dostosowanie się do wskazań sygnalizatora oznacza dla pieszego bardzo długie czekanie. Niezależnie od tego, czy samochód bądź autobus jedzie, czy nie, niezależnie od warunków atmosferycznych, liczby pasów do przejścia – aby przejść przez jezdnię, piesi czekają na sygnał zielony nawet ponad minutę. W efekcie często tracą cierpliwość i przechodzą w trakcie nadawania sygnału czerwonego. Takie zachowanie pieszych nie spotyka się jednak ze zrozumieniem ze strony policji, która w ramach akcji „Bezpieczny pieszy”, „Niechronieni” i innych temu podobnych przede wszystkim stawia na kontrolę pieszych – staje przy skrzyżowaniach i „poluje” na

Skrzyżowanie
w Bolonii
z sygnalizacją
światłą
tylko dla
samochodów



Źródło:
Jacek Grunt-Mejer

pieszych przechodzących na czerwonym świetle. Mandaty są wystawiane nawet wtedy, gdy nic nie jedzie, pieszy przeszedł bezpiecznie i nie stworzył na drodze żadnego zagrożenia.

W zakresie działań, które mogłyby wpływać na poprawę bezpieczeństwa pieszych – znana jest jak dotąd tylko jedna (!) akcja krakowskiej policji, w trakcie której kontrolowano zachowania kierowców w pobliżu przejść dla pieszych (karano wyprzedzanie i nieustąpienie pierwszeństwa). W krajach Europy, gdzie ginie mniej pieszych, takie podejście do ich bezpieczeństwa jest niespotykane. W nich policja, chroniąc pieszych, zajmuje się przede wszystkim realnym zagrożeniem, czyli kierowcami, którzy nie ustępują pieszym pierwszeństwa, a przechodzenie na czerwonym świetle, gdy nic nie jedzie jest praktykowane nawet przez... policjantów.

Wynika to z odmiennego podejścia do traktowania sygnalizacji w zależności od tego, kto jest użytkownikiem. Gdy nadawany jest sygnał zielony – pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo, gdy nadawany jest sygnał czerwony – pieszy przechodzi na własną odpowiedzialność. Przyjmuje się, że pieszy może co najwyżej zaszkodzić sobie, więc policja nie karze go za to, że zaryzykował. Natomiast w przypadku kierującego pojazdem, przejechanie w trakcie nadawania sygnału czerwonego może zaszkodzić przede wszystkim innym uczestnikom ruchu, więc dla kierowców takiej tolerancji nie ma.

Tego rodzaju podejście bywa nawet podkreślane takim, a nie innym tworzeniem infrastruktury. Istnieją skrzyżowania (np. w Bolonii – skrzyżowanie via Giovanni Amendola z via Cesare Boldrini), gdzie sygnalizacja przeznaczona jest tylko dla aut. Jeden czterostronny sygnalizator znajduje się w środku skrzyżowania i wskazuje kolejność przejazdu aut. Z pozycji pieszego trudno go nawet dostrzec: piesi przechodzą przez oznakowane zebry, na których mają pierwszeństwo. Sygnalizator znajduje się za przejściem.

W związku z tym, wydaje się, że zasadnym byłoby karanie pieszych za przejście w trakcie nadawania sygnału czerwonego tylko w sytuacji, gdy spowodują oni wypadek. Akcje policyjne poprawiające bezpieczeństwo pieszych powinny skupiać się natomiast tylko na kontroli zachowań kierowców wobec pieszych.

Lokalizacja przejść dla pieszych w zbyt dużej odległości

Przepis o konieczności przechodzenia przez jezdnię przez wyznaczone przejście dla pieszych (jeśli znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od miejsca, w którym chcemy przejść) jest również dla pieszych bardzo niewygodny. Ustawowe zmuszanie pieszego do tego, żeby w pewnych przypadkach pokonywał dodatkowe 200 m, gdy chce po prostu przejść na drugą stronę ulicy, jest nie do przyjęcia.

Jeśli motywacją ustawodawcy była chęć zapewnienia pieszym bezpieczeństwa, to odbyło się to kosztem ich wygody, a przede wszystkim zdrowego rozsądku – ten przepis jest zupełnie nieintuicyjny i niezrozumiały. Faktyczna poprawa bezpieczeństwa polegałaby na nałożeniu pewnych obowiązków na kierowców samochodów (i poważnym podejściu do ich egzekwowania), tymczasem można mieć wrażenie, że ustawodawca traktuje ruch aut jak żywioł, którego nie da się opanować, a piesi są ofiarami tej sytuacji.

W krajach o dużym wskaźniku bezpieczeństwa pieszych podejście ustawodawcy jest odwrotne – pieszy może przechodzić w dowolnym miejscu, o ile nie spowoduje to utrudnień w ruchu pojazdów, czyli po prostu musi ustąpić im pierwszeństwa. Za to kierowcy poruszają się ze zdecydowanie mniejszą prędkością: w miejscach gęsto zamieszkałych standardem są strefy ruchu uspokojonego (strefy „tempo 30”). Na przykład w Berlinie ponad 70% ulic stanowią ulice z dopuszczalną prędkością 30 km/h lub mniejszą.

Dlatego też w tym względzie zasadna byłaby likwidacja zapisu o konieczności przejścia przez wyznaczone przejście, jeśli znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m, a także przyjęcie 30 km/h jako standardowej maksymalnej prędkości w miejscach o dużym ruchu pieszym.

Problem realnego pierwszeństwa pieszych przy przekraczaniu ulicy

W niemal wszystkich krajach Unii Europejskiej, a także we wszystkich krajach o najwyższym poziomie bezpieczeństwa pieszych, osoba przechodząca przez przejście dla pieszych ma realne pierwszeństwo. Polega ono na tym, że kierowca zbliżający się do przejścia ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pieszem zbliżającemu się do przejścia, a nie tylko – jak w Polsce – znajdującemu się na przejściu.

Jest to bardzo istotny szczegół, którego zmiana może mieć zasadniczy wpływ na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach. W tym miejscu warto uzmysłowić sobie, z jak dużym problemem się mierzymy – nieprawidłowe zachowanie kierowcy wobec pieszego jest drugą najczęstszą (po niedostosowaniu prędkości do warunków jazdy) przyczyną wypadków w Polsce.

Co gorsza, choć co roku wyraźnie spada łączna liczba zabitych na polskich drogach, to poprawa praktycznie dotyczy tylko kierowców i pasażerów pojazdów. Od lat bezpieczeństwo pieszych poprawia się bardzo nieznacznie. Na naszych drogach ginie ponad tys. pieszych rocznie, co jest niechlubnym europejskim rekordem (w 2011 r. było to 1419 osób, w 2012 r. – 1138, w 2013 r. – 1147¹). Sugerowana powyżej zmiana w prawie wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa, jeśli będzie skutecznie egzekwowana. Kierowcy będą musieli zbliżyć się do przejścia dla pieszych z odpowiednią prędkością – tak, aby móc obserwować chodnik lub pobocze w pobliżu przejścia i móc z odpowiednim wyprzedzeniem zareagować. Teraz, zgodnie z prawem, nie muszą tego robić.

Aktualnie prawo przewiduje, że pierwszeństwo ma pieszy, który dopiero znajduje się na przejściu, a w dodatku pieszem nie wolno wejść bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Efekt takiego rozwiązania jest często widoczny w polskich miastach – przy przejściu stoi pieszy i czeka, obserwując niekończący się szereg szybko jadących pojazdów. W sytuacji, gdy pieszy się zniecierpliwi, zarówno kierowcy, jak i – niestety – policjanci nadużywają pojęcia „wtargnięcia na przejście dla pieszych”.

Nadużycie polega tu przede wszystkim na rozszerzeniu znaczenia tego sformułowania. Początkowo przepis wprowadzono w takiej formie, aby nie obciążać winą za wypadek kierowcy, który nie miał szansy na reakcję na

1. Dane KGP.

przykład wtedy, gdy ktoś wbiegł na jezdnię tuż przed autem za stojącego autem lub innej przeszkody. Z czasem jednak to pojęcie ewoluowało i zaczęło być stosowane do zupełnie nieprzystających do tego sytuacji. Oto przykład doniesienia medialnego: „88-letnia kobieta o kulach wtargnęła na przejście dla pieszych” („Gazeta Wyborcza”, Radom, 2013).

Pojęcie „wtargnięcia” w ogóle nie funkcjonuje w krajach o najwyższym poziomie bezpieczeństwa pieszych. Na przykład w Holandii przepis jest bardzo prosty: „Kierowca musi udzielić pierwszeństwa pieszym, którzy przechodzą przez przejście dla pieszych lub zamierzają przejść”. Nie ma tu miejsca na niezwykle interpretacje, zastanawianie się, co to właściwie znaczy „zachować szczególną ostrożność”? czy o ile trzeba zwolnić, żeby można było uznać, że „zachowuję szczególną ostrożność” itp. Dzięki prostocie przepisu kierowca ma pełną jasność – ma po prostu ustąpić pierwszeństwa. Nie ma zapisu o „zakazie wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd”.

Ten zapis jest niepotrzebny także z innego powodu. W polskim Prawie o ruchu drogowym znajduje się już następujący artykuł (art. 3), zgodnie z którym „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność (...), unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę”. To zupełnie wystarczy – pieszy wie, że nie może robić sobie krzywdy. Jest jednak jeszcze jeden istotny zapis – mianowicie art. 4, zgodnie z którym „uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego”. Dzięki temu zapisowi pieszy wie, że może korzystać ze swoich praw i liczyć na to, że będą respektowane przez innych uczestników ruchu. Przechodzenie przez przejście dla pieszych nie powinno być wyjątkiem.

Podsumowując, należy zauważyć, że zasadne byłoby wprowadzenie zmian w polskim prawie – nowy przepis powinien brzmieć: kierowca musi udzielić pierwszeństwa pieszym, którzy przechodzą przez przejście dla pieszych lub zamierzają przejść. Jednocześnie należy wykreślić mylący zapis: „zabrania się pieszemu wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd”.

Powyższe problemy pieszych są rozwiązywalne z poziomu ustaw. Jest też duża grupa problemów, którą można rozwiązać na poziomie lokalnym:

- problemy na sygnalizowanych przejściach dla pieszych;
- długie oczekiwanie na nadanie sygnału zielonego;
- podzielenie przejścia przez jezdnię na kilka przejść z różnymi fazami sygnalizacji;
- zbyt krótka faza zielonego światła;
- konieczność korzystania z przycisków (niesprawne przyciski);
- brak przejścia dla pieszych lub przejścia wyznaczone w niewłaściwym miejscu;
- przejścia podziemne lub kładka zamiast przejścia w jednym poziomie;
- niskiej jakości infrastruktura (zniszczony, zapadnięty chodnik, kałuże itp.);
- dopuszczenie parkowania na chodniku;
- płoty, wygrodzenia i inne przeszkody utrudniające poruszanie się pieszo.

Jednocześnie zauważyć należy, że osoby podróżujące komunikacją zbiorową napotykają na dodatkowe utrudnienia w obrębie przystanków, takie jak m.in.:

- dojście do przystanku tylko z jednej strony (okrężną drogą);
- wąska platforma przystankowa.
- Funkcjonowanie zatok przystankowych. Poniżej szczegółowo przeanalizujemy, wraz z wnioskami rekomendacyjnymi, każdy z tych problemów.

Problem długiego czasu oczekiwania pieszych na zielone światło

W wielu badaniach wykazano, że piesi w mieście są skłonni czekać na przejście przez jezdnię maksymalnie 30-40 sekund. Wraz z wydłużaniem się czasu oczekiwania wzrasta liczba osób, które próbują przejść przez jezdnię mimo nadawania sygnału czerwonego. Badania były wykonywane w wielu krajach Unii Europejskiej i w Stanach Zjednoczonych (Daff i inni, 1991, Baass, 1989, Asaba and Saito, 1998).



Ul. Piwna
w Warszawie

Źródło:
Jacek Grunt-Mejer

Dlatego też należałoby wprowadzić takie zmiany w prawie, aby funkcjonował ustawowy nakaz, że czas oczekiwania pieszych na sygnał zielony nie powinien być dłuższy niż 40 sekund. Odstępstwo od tej zasady powinno być możliwe tylko na zasadzie wyjątku i nie powinno dotyczyć miejsc o dużym natężeniu ruchu pieszego (m.in. w strefie śródmiejskiej). Tymczasem na wielu skrzyżowaniach ten czas jest nawet dwukrotnie dłuższy. Co gorsze, jest to często połączone z problemem zbyt krótkiej fazy zielonego światła dla pieszych. Efektem bywa bardzo duża kumulacja pieszych na przejściu i częste przypadki przekraczania jezdni w trakcie sygnału czerwonego.

Problem podzielenia przejścia przez jezdnię na kilka przejść z różnymi fazami sygnalizacji

Taki sposób sygnalizowania przejścia bywa stosowany na dużych skrzyżowaniach lub przejściach przez wielopasmowe jezdnie z szerokimi pasami rozdzielającymi lub torowiskami tramwajowymi. W skrajnych wypadkach przejście przez skrzyżowanie może zająć pieszemu aż 8 minut! (taka sytuacja ma miejsce na jednym ze skrzyżowań w Szczecinie). Oprócz oczywistej niewygodności i bardzo dużej straty czasu pieszych, pojawia się też równoległy problem nawzajem zasłaniających się sygnalizatorów. Prowadzi to do „nie intuicyjności” takiego rozwiązania – piesi często są przekonani, że przechodzą w trakcie nadawania sygnału zielonego, podczas gdy na części przejścia, na której w danym momencie się znajdują, nadawany jest sygnał czerwony.

Stąd też w praktyce organizacji sygnalizacji świetlnej należałoby dążyć do nadawania sygnału zielonego dla pieszych na całej długości przejścia – bez dzielenia go na odcinki z osobnymi fazami sygnalizacji.

Przykłady
zajmowania
miejsc na chod-
nikach przez
samochody



Źródło:
Jacek Grunt-Mejer

Problem zbyt krótkiej fazy sygnału zielonego

Długość nadawania sygnału zielonego dla pieszych regulują przepisy, które przewidują określoną prędkość pieszego. Nie jest to jednak jedyny czynnik, który powinien determinować długość nadawania sygnału zielonego dla pieszych. W miejscach, gdzie pojawia się ich bardzo dużo (przede wszystkim w węzłach przesiadkowych), bywa tak, że ludzie oczekują na światło w tłumie, na wąskim chodniku i nie ma możliwości, aby weszli na pasy w momencie rozpoczęcia nadawania sygnału zielonego. Przy tak dużej liczbie osób, przejście przez jezdnię trwa dłużej i często nie jest to uwzględniane w programach sygnalizacji. W efekcie piesi czekają na przejście do kolejnej zmiany świateł. Taka sytuacja ma miejsce np. w Warszawie na przejściu przez al. Solidarności przy ul. Jagiellońskiej.

W związku z tym, zarządcom dróg należy rekomendować obniżenie domyślnie przyjętej prędkości pieszego oraz każdorazową analizę natężenia ruchu na poszczególnych przejściach i, na tej podstawie, dostosowywanie długości światła zielonego do wielkości tego natężenia.

Problem konieczności korzystania z przycisków

Przyciski dla pieszych w Polsce mają trochę inną funkcję niż w krajach, gdzie pierwotnie się pojawiły. W Europie Zachodniej przyciski służyły skróceniu czasu oczekiwania na nadawanie sygnału zielonego dla pieszych. Na przejściach pomiędzy skrzyżowaniami czas od momentu wciśnięcia przycisku do nadania sygnału zielonego wynosił najczęściej około 4-5 sekund. Istnieją też przyciski, które służą wydłużeniu nadawania sygnału zielonego w sytuacjach, gdy ulicę przekracza osoba niepełnosprawna.

Niestety w Polsce przyciski zdecydowanie nie służą poprawie komfortu pieszych. Wręcz przeciwnie: na wielu skrzyżowaniach, gdzie są zainstalowane, jeśli nie wciśnię się przycisku, sygnał zielony w ogóle nie będzie nadawany. Co więcej, istotny jest też moment wciśnięcia przycisku – jeśli nastąpi zbyt późno, może się zdarzyć, że uruchomi się program, który nie przewiduje w danym cyklu sygnału zielonego dla pieszych. Odbierane jest to przez



Przykłady
niepotrzeb-
nych przeszkód
utrudniających
ruch pieszych

Źródło:
Jacek Grunt-Mejer

pieszych jako „zepsuty przycisk” i często przekraczają oni jezdnię w trakcie nadawania sygnału czerwonego. Bywa też tak, że przycisk faktycznie jest zepsuty i żaden czujnik nie informuje o tym programu sygnalizacji świetlnej, w którym domyślne ustawienie nie przewiduje nadawania sygnału zielonego dla pieszych.

Dlatego też zarządcom dróg należy rekomendować likwidację przycisków na skrzyżowaniach w strefach śródmiejskich i strefach dużego ruchu pieszego oraz zmianę sposobu działania przycisków poza skrzyżowaniami, gdzie sygnał zielony dla pieszych powinien się pojawiać, tak jak to jest w innych krajach, w ciągu 4-5 sekund od wciśnięcia przycisku.

Problem braku wyznaczonych przejść dla pieszych

Według przepisów pieszy może przejść przez jezdnię przy skrzyżowaniu, natomiast nie ma tam pierwszeństwa. Przy obecnych natężeniach ruchu pojazdów bezpieczne przejście w wielu takich miejscach jest bardzo utrudnione. Brak wyznaczenia przejścia jest też problemem dla dzieci – nawet gdy dotyczy to lokalnych ulic, o mniejszym natężeniu ruchu.

Dlatego też zarządcy dróg powinni dokonać analiz, na podstawie których wskazane zostaną miejsca, w których należałoby wytyczyć przejścia dla pieszych, ponieważ często przekraczają oni w tych miejscach jezdnię. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na wszystkie miejsca, które są na drodze dzieci do szkół.

Niemcy: pozytywny przykład wstrzymywania ruchu samochodów przy przystanku – brak zatoki



Źródło:
Jacek Grunt-Mejer

Problem funkcjonowania przejść podziemnych lub kładek

Choć mogłoby się wydawać, że kładka lub przejście podziemne to dobre rozwiązanie dla pieszych (ze względu na czas – piesi nie czekają na nadawanie sygnału zielonego lub na moment, aż przejadą auta, oraz ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym – ruch pieszy jest odseparowany od kołowego), to jednak okazuje się, że te rozwiązania z punktu widzenia pieszych atrakcyjne nie są.

Oto czynniki, dla których przejścia nadziemne i podziemne są pod wieloma względami niekorzystne dla pieszych:

- wydłużają drogę przejścia (nie idziemy najkrótszą drogą – musimy pokonać różnicę poziomów, najczęściej od 3 do 5 m);
- wydłużają czas przejścia, chodzenie po schodach trwa dłużej niż przejście najkrótszą drogą w jednym poziomie;
- chodzenie po schodach jest uciążliwe – jeden typowy schodek można porównać do przejścia dodatkowych 2,7 m – przy typowym przejściu podziemnym mamy do pokonania około 80 schodków, czyli pod względem uciążliwości można to porównać do przejścia dodatkowych 216 m;
- korzystanie z wind (jeśli stanowią one element przejść nadziemnych lub podziemnych) nie jest rozwiązaniem optymalnym – urządzenia te jeżdżą powoli, zbyt długo się na nie czeka, mają bardzo ograniczoną pojemność i wyjątkowo często są niesprawne (awarie, wandalizm).

Trzeba też wziąć pod uwagę odroczone w czasie efekty, jakie wiążą się z odseparowaniem ruchu pieszego od ruchu samochodowego. Kierowcy odzwyczajają się od obecności pieszych na jezdni. Jeśli takie przejścia tworzy się lub utrzymuje w centrum miasta, kierowcy zaczynają traktować pieszych jak intruzów, a nie pełnoprawnych użytkowników ulic.

Kolejny efekt odroczone w czasie to wyeliminowanie z ruchu osób o obniżonej sprawności. Dla takich osób (na wózkach inwalidzkich, o kulach, prowadzących wózki dziecięce, osób z walizkami lub ciężkimi zakupami itp.) przejście po schodach może być barierą nie do pokonania.

Do dziś w Polsce istnieje ogromna liczba przejścia podziemnych i kładek nie wyposażonych w żadną infrastrukturę dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Z tego też względu zarządcy dróg powinni dążyć do rezygnacji z budowy przejść nadziemnych/podziemnych, na rzecz wyznaczania przejść naziemnych. Jedyne dopuszczalne wyjątki powinny dotyczyć przejść przez tory kolejowe.

Problem niskiej jakości infrastruktury

Popękane, od lat nieremontowane chodniki, nierówna nawierzchnia, nieestetyczne płyty, kałuże, nieodmalowane zebry na przejściach dla pieszych są kontrastem dla coraz lepiej utrzymywanych jezdni. Niska jakość infrastruktury dotyczy także tymczasowej organizacji ruchu. W trakcie remontów czy budowy nowej infrastruktury należy zadbać o to, aby odbyło się to jak najmniejszym kosztem dla pieszych. Niedopuszczalne jest zamykanie przejść lub chodników w sytuacji, gdy dla samochodów nie tylko utrzymana jest przejezdność, ale nawet udostępnia się im 2 lub nawet 3 pasy ruchu. Niestety, takie sytuacje zdarzają się często. Na przykład miały one miejsce podczas budowy warszawskiego metra.

Istnieją możliwości wprowadzania dobrej jakości infrastruktury dla pieszych także na obszarach objętych opieką konserwatora zabytków. Przykład taki – gładziej nawierzchni z kostki, obok zabytkowej, bardziej wypukłej – stanowi ul. Piwna na warszawskiej starówce (patrz strona 112).

W tym kontekście należałoby wprowadzić (na drodze ustawowej lub rozporządzenia ministra właściwego ds. budownictwa) ściśle określone standardy dla infrastruktury pieszej: gładkiej nawierzchni (płyty bez fazowania), obniżonych krawężników (0 cm) i brak „rowków” odprowadzających wodę przy przejściach dla pieszych. Na mocy tego samego dokumentu przy tymczasowej organizacji ruchu priorytet powinien być zapewniony ruchowi pieszemu.

Problem dopuszczenia parkowania na chodniku

Samochody parkujące na chodniku to bardzo częsty widok w polskich miastach. Wynika to zarówno z tego, że Prawo o ruchu drogowym dopuszcza taki sposób parkowania, jak i z wyznaczania miejsc parkingowych na chodnikach przez zarządców dróg.

Parkowanie na chodniku jest uciążliwe dla pieszych – po pierwsze: zabiera im powierzchnię, po której mogliby się poruszać, po drugie: tworzy zagrożenie w miejscu, gdzie pieszy powinien się czuć zupełnie bezpiecznie (zdarzały się wypadki, także śmiertelne, potrąceń pieszych na chodnikach).

W tym kontekście należałoby wprowadzić całkowity ustawowy zakaz parkowania na chodniku w sytuacji, w której nie da się wytyczyć na nim przestrzeni dla pieszych o szerokości nie mniejszej niż 3 m. Jednocześnie rolą służb mundurowych (policji i straży miejskiej) powinno być surowe karanie mandatami za parkowanie samochodów na chodnikach niezgodne z przepisami, utrudniające ruch pieszym. W tej ostatniej kwestii – istotną powinna być rola środków masowego przekazu, tak by informowały one o surowym karaniu kierowców za tego rodzaju przewinienia i jednocześnie piętnowały takie zachowania.

Problem przeszkód utrudniających poruszanie się pieszo

W Polsce na niespotykaną skalę pojawiają się ogrodzenia i płoty. Ustawiane są one nie tylko przy osiedlach grodzonych (gdzie też bywają utrudnieniem dla poruszania się pieszych), ale także przy wielu miejscach, gdzie trudno znaleźć powód, dla którego pieszemu nie wolno tam przechodzić. Czasem odgradzają one chodnik od chodnika, czasem uniemożliwiają przejście przez torowisko tramwajowe, ale czasem trudno zrozumieć intencję zarządzającego infrastrukturą – w efekcie takie przeszkody są przedmiotem drwin ze strony pieszych. W wielu miejscach pogarsza to komfort, a nawet bezpieczeństwo poruszania się pieszych (patrz strona poprzednia).

Problemy w obrębie przystanków komunikacji zbiorowej

Bardzo często osoby podróżujące tramwajami mogą dojść do przystanku tylko z jednej strony – najczęściej od strony skrzyżowania. Jest to bardzo niewygodne rozwiązanie – piesi są czasem zmuszani w ten sposób do przechodzenia nawet dodatkowych 100 lub więcej metrów.

Dlatego też na etapie licznych obecnie inwestycji w infrastrukturę tramwajową należałoby realizować dodatkowe przejścia tak, aby można było dojść na dany przystanek z obu stron. Może być to wykonane nawet jako obniżenie krawężnika i usunięcie ogrodzeń – w ten sposób umożliwia się pieszym przejście bez pierwszeństwa.

Problem, jaki tu występuje, związany jest z przepisami – dozwoloną odległością między przejściami dla pieszych (jak już wspomniano, przepis ten powinien być zlikwidowany) – oraz z koniecznością korzystania z wyznaczonego przejścia, jeśli znajduje się w odległości do 100 metrów od miejsca w którym chcemy przejść.

Innym problemem są wąskie platformy przystankowe. Problem ten najczęściej pojawia się przy przystankach tramwajowych wyznaczanych w pasie zieleni między jezdniami. Oprócz małej szerokości chodnika kłopotem jest dodatkowa infrastruktura, która jeszcze ogranicza jego szerokość (ogrodzenie, kosze na śmieci, wiata przystankowa czy nawet wielkie pojemniki na piach).

Wąskie platformy przystankowe są bardzo uciążliwe, utrudniają wymianę pasażerów, zwiększają ryzyko wypadku czy ubrudzenia ubrań pasażerów, którzy przechodzą bardzo blisko stojących tramwajów. Dlatego też modelową sytuacją jest budowa co najmniej 3-metrowych platform przystankowych – powiększanie ich powinno odbywać się kosztem zmniejszania powierzchni jezdni.

Mankamentem z punktu widzenia ruchu pieszego są też zatoki przystankowe, czyli miejsca stworzone w 100% po to, aby tylko ułatwić samochodowy ruch indywidualny.

Powstają one kosztem szerokości chodników, w miejscach zazwyczaj szczególnie mocno uczęszczanych przez pieszych, gdzie oprócz osób oczekujących na przystankach są także „zwykli” przechodnie.

W efekcie, ułatwia się ruch samochodom kosztem bezpieczeństwa pieszych. Sytuacja powinna być odwrotna: w momencie wymiany pasażerów, ruch samochodów powinien zostać wstrzymany, aby piesi mogli bezpiecznie przejść przez jezdnię. Niestety w polskiej rzeczywistości jest odwrotnie – zatoka ułatwia kierowcom utrzymanie dotychczasowej prędkości i pośrednio może przyczynić się do potrażeń w okolicach przystanków.

Adam Piotr Zając

Członek zarządu SISKOM, koordynator projektu Warszawska Mapa Barrier

Renesans ruchu pieszego w mieście

Najbardziej popularną formą przemieszczania się na obszarach zurbanizowanych są podróże piesze. Oczywiście nie zawsze cała podróż od jej rozpoczęcia do zakończenia pokonywana jest na piechotę. Każda jednak przynajmniej zaczyna się i kończy fragmentem pokonywanym pieszo. Dotyczy to także poruszania się przy wykorzystaniu innych środków komunikacji, takich jak samochód czy transport publiczny.

W takich przypadkach niezbędne jest dotarcie do pewnych punktów węzłowych bądź też do zaparkowanych pojazdów. Dzięki elastyczności, jaką daje chodzenie pieszo, możliwe jest dotarcie do tych punktów z każdego miejsca. Dlatego ruch pieszy powinien być traktowany jako podstawowy rodzaj przemieszczania się na obszarach zurbanizowanych. Współczesne miasta, zwłaszcza zaś miasta zachodnioeuropejskie, od początku lat 90. XX w. na masową skalę rozpoczęły proces ograniczania ruchu samochodowego i odzyskiwania zajętej przez auta przestrzeni. Podróż piesze zaczęły być na nowo postrzegane jako niezwykle istotny i pożądanym elementem mobilności przestrzennej mieszkańców. Tym samym, po okresie fascynacji motoryzacją indywidualną, usprawnianie komunikacji i zwiększanie bezpieczeństwa pieszych stało się ważnym elementem polityki transportowej w miastach.

Na tle ośrodków zachodnioeuropejskich polskie miasta charakteryzują się zdecydowanie gorszymi warunkami do ruchu pieszego. Coraz częściej spotyka się wydzielone strefy piesze i reprezentacyjne deptaki w centrum, jednak głównym obiektem zainteresowania zarządców infrastruktury pozostaje płynność ruchu samochodowego. Z tego powodu w wielu miejscach chodniki są zbyt wąskie lub zastawione parkującymi pojazdami, a możliwości zmiany tego stanu rzeczy blokuje właśnie dbałość o interesy kierowców.

Opierając jednak system transportowy miasta głównie o drogie w budowie i utrzymaniu wielopasmowe arterie komunikacyjne, nie jesteśmy w stanie trwale rozwiązać problemu kongestii i towarzyszącym im negatywnych zjawisk, takich jak nadmierny hałas czy zanieczyszczenie powietrza. Ponadto, w obliczu braku poprawy jakości życia w centrach miast, mieszkańcy decydują się na wyprowadzkę na obrzeża, co zwiększa potrzeby transportowe i wymusza dalszą rozbudowę infrastruktury.

Tymczasem tworzenie miast przyjaznych pieszym potrafi znacząco zwiększyć atrakcyjność obszarów śródmiejskich, o czym świadczą liczne europejskie przykłady. Problem kongestii należy zaś rozwiązywać poprzez zmianę zachowań komunikacyjnych i promowanie zrównoważonego modelu mobilności, który opiera się również na wzroście znaczenia podróży pieszych. Chociaż polskim miastom wiele brakuje, aby oferować podobne warunki pieszym, to także w naszym kraju można spotkać coraz więcej pozytywnych przykładów rozwiązań infrastrukturalnych. Istotne jest jednak kompleksowe postrzeganie potrzeb pieszych i tworzenie całościowych wizji poprawy warunków poruszania się, w tym stref uprzywilejowania ruchu pieszego (Pluta 2010).

Ruch pieszy jako kwintesencja miejskości

Przemieszczanie się pieszo można uznać za pierwotną formę podróżowania osób mieszkających w środowisku miejskim. Wraz z rozwojem techniki oraz upowszechnianiem się takich wynalazków jak koło możliwe było opracowanie innych metod poruszania się, wykorzystujących mniej lub bardziej zaawansowane technicznie maszyny. Wpłynęło to znacząco na sposób zagospodarowania przestrzeni ośrodków miejskich, gdyż nowe formy przemieszczania się wymagały większej ilości miejsca. Stąd od początku XX w. projektowane ulice charakteryzowały się zdecydowanie większą szerokością, aby umożliwić poruszanie się także dużej liczbie zmotoryzowanych uczest-

ników ruchu. Oznaczało to radykalną przemianę przestrzeni miejskich i wzrastającą liczbę utrudnień dla pieszych, którzy ograniczali przepustowość ulic.

Najbardziej jaskrawym przypadkiem takich nieprzyjaznych pieszym, przewymiarowanych ulic są istniejące miejskie trasy szybkiego ruchu, takie jak stołeczna Trasa Łazienkowska czy Drogowa Trasa Średnicowa w konurbacji śląskiej. Skrajnym przykładem jest przebieg ul. Podwale Przedmiejskie w Gdańsku, która oddzieliła gdańską starówkę (tzw. Główne Miasto) od osiedla Dolne Miasto – przepięknego architektonicznie, które jednak (mimo położenia niemalże w centrum miasta) w wyniku „odcięcia” go od pozostałej części centrum zostało na dziesiątki lat niemal całkowicie zmarginalizowane z miastotwórczego i turystycznego punktu widzenia. Dopiero współcześnie, po 40 latach od wybudowania ul. Podwale Przedmiejskie, podejmowane są działania zmierzające do rewitalizacji i „aktywizacji” tej dzielnicy.

Dzisiaj coraz częściej kwestionuje się zasadność budowy szerokich arterii przebiegających przez centra miast, gdyż ich przepustowość zawsze jest ograniczona (por. prawo Lewisa Mogridge’a – budowa nowych dróg nie poprawia przepustowości, gdyż automatycznie generuje zwiększenie liczby samochodów). Ponadto drogi w centrach miast charakteryzują się dużą uciążliwością dla otoczenia.

Można zatem skonfrontować ideę miasta zbudowanego dla samochodów i miasta przyjaznego pieszym. Pojawienie się aut w miastach spowodowało zmianę sposobu myślenia o tym, dla kogo przeznaczone są ulice. Wcześniej ulica miejska była inkluzywna, mógł z niej korzystać każdy, kto nie zagrażał innym użytkownikom (Norton 2008: 66). Można także wyróżnić trzy równoważne funkcje ulicy miejskiej w okresie przedsamochodowym: ulice były traktowane jako miejsca spotkań, handlu oraz komunikacji (Pluta 2010). Podróżowano na piechotę, konno, wozami czy też pierwszymi tramwajami. Pomimo występujących czasem kolizji i wypadków korzystanie z przestrzeni ulicznej było stosunkowo bezpieczne dla wszystkich grup użytkowników. Pojawienie się samochodu zmieniło jednak reguły współżycia różnych grup użytkowników przestrzeni. Niezbędne stało się wydzielenie stref niedostępnych dla pieszych oraz usankcjonowanie warunków przekraczania ulic.

Pomimo że każdy jest czasem pieszym, głos tej grupy uczestników ruchu jest wciąż mało słyszalny w miejskich debatach. Regularnie analizuje się płynność ruchu samochodowego, badana jest także jakość obsługi transportem publicznym. Coraz więcej uwagi poświęca się również jakości infrastruktury rowerowej. Słyszalny staje się także głos osób z niepełnosprawnością, które zabiegają o poprawę dostępności architektonicznej miasta dla wszystkich mieszkańców. W toczących się dyskusjach na temat sposobu zagospodarowania przestrzeni zbyt rzadko jednak pojawia się pytanie o warunki ruchu pieszego.

Można wręcz zaryzykować stwierdzenie, że poza reprezentacyjnym obszarem centrum infrastruktura piesza traktowana jest jedynie jako wymagany prawem dodatek dla nowo powstających inwestycji drogowych, a nie jako pełnoprawny element infrastruktury transportowej. Stąd tak często występujący problem zbyt wąskich ciągów pieszych lub braku ciągłości chodników i przejść dla pieszych.

Na istotność warunków ruchu pieszego dla jakości życia w mieście wskazywało w swoich pracach wielu autorów. Znany duński urbanista, Jan Gehl (2009), już w latach 70. XX w. zauważył braki modernistycznego sposobu planowania przestrzeni miejskiej. Gehl wyróżnił trzy typy aktywności pozadomowej podejmowane przez mieszkańców miast: zachowania konieczne, zachowania opcjonalne oraz zachowania społeczne. Jeśli przestrzeń publiczna jest niewystarczającej jakości, to mają miejsce jedynie zachowania konieczne. Oznacza to, że mieszkańcy starają się spędzać w niesprzyjającym otoczeniu jak najmniej czasu i szybko przemieszczają się w miejsca bardziej im przyjazne, na przykład do własnego domu. W przypadku właściwie zaprojektowanej przestrzeni zachodzą jednak także zachowania najbardziej wartościowe z punktu widzenia jakości życia: działania opcjonalne i społeczne. Przykładami takich aktywności mogą być czynności rekreacyjne, jak spacerowanie, uprawianie sportów czy też spędzanie wolnego czasu na ławce. Działania społeczne oznaczają zaś wchodzenie w interakcje z innymi osobami, a ich charakter zależy od otoczenia, w jakim zachodzą. W przypadku przestrzeni publicznych mają one zdaniem Gehla głównie charakter pasywny (obserwacja i przysłuchiwanie się nieznanym), jednakże kreują życie społeczne w ramach określonej przestrzeni. Z rozważań duńskiego urbanisty wynika zatem, że im lepsze warunki do spędzania czasu w miejscach publicznych, tym więcej osób wybierze ruch pieszy, a przestrzeń miasta będzie bardziej tętnić życiem. Charakter polskich miast jest w znacznej mierze zdeterminowany przez duże osiedla mieszkaniowe i dzielnice przemysłowe powstałe po II wojnie światowej, co sprawia, że charakteryzują się one niską jakością przestrzeni publicznej i częstym dyskryminowaniem pieszych. Obszary zaprojektowane przede wszystkim dla pieszych moż-



Nowy Jork.
Przyjazna
pieszym przestrzeń zaadaptowana na
obszarze ulicy.

Źródło: wikipedia.com

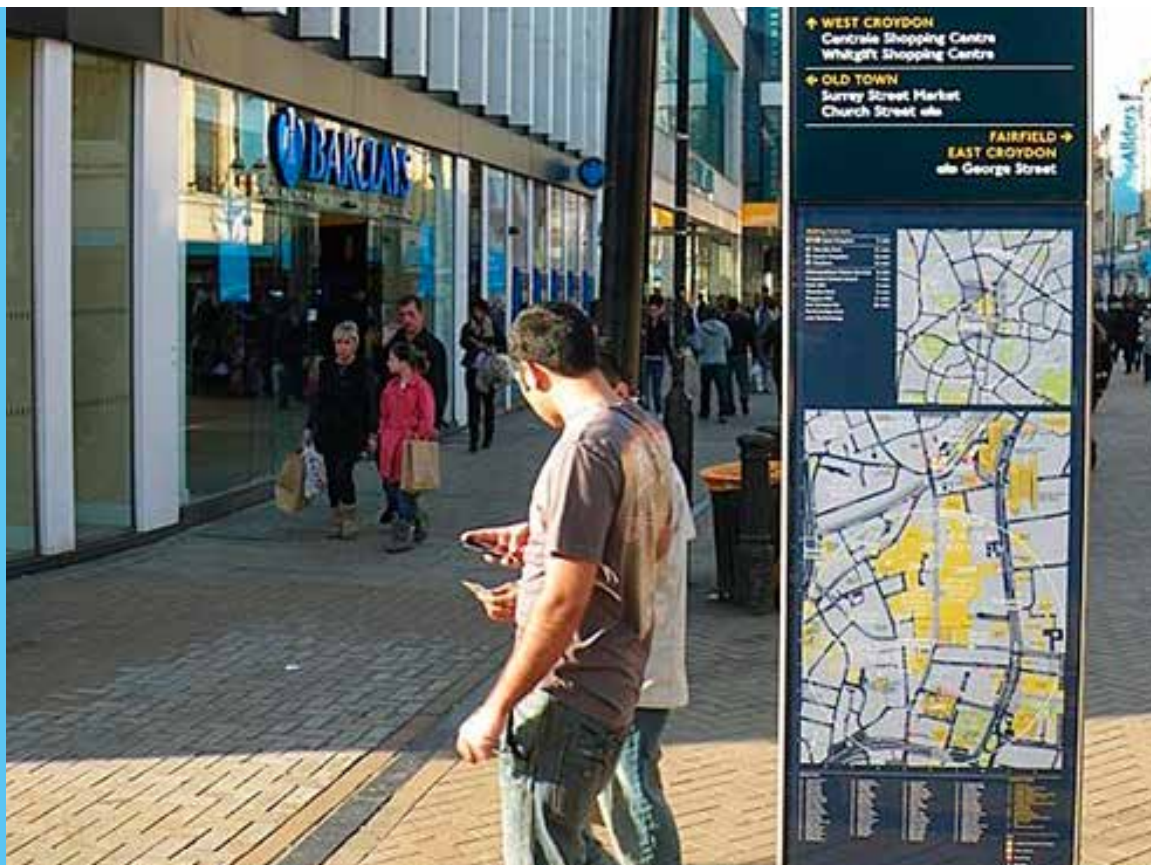
na jednak wciąż odnaleźć w historycznych centrach polskich ośrodków jak krakowskie czy też warszawskie Stare Miasto. Wąskie uliczki o kamiennej nawierzchni, obudowane szczelnie domami, w dalszym ciągu najlepiej jest pokonywać właśnie pieszo (zresztą w tego rodzaju obszarach ruch samochodowy jest zakazany lub mocno ograniczony).

Chociaż współcześnie przestrzeń uliczna musi być zagospodarowywana w inny sposób, uwzględniający także potrzeby innych grup użytkowników, to warto wykorzystywać te historyczne, dobre praktyki także dzisiaj. Tworzenie osiedli w kompaktowej skali, przyjaznych pieszym postulowała między innymi wydana w 1996 r. Karta Nowego Urbanizmu (Charter of the New Urbanism). Wśród 27 opublikowanych wytycznych można znaleźć liczne odniesienia do sposobu kształtowania przestrzeni przyjaznej pieszym i problemów spowodowanych rozwojem infrastruktury samochodowej. Oto te postulaty:

- Należy dążyć do organizacji przestrzennej regionu w taki sposób, by wspomagać ją alternatywnymi dziedzinami transportu. Rolą transportu publicznego, ruchu pieszego oraz rowerowego powinno być dążenie do maksymalizacji dostępności i mobilności danego regionu, przy jednoczesnym dążeniu do redukcji uzależnienia od transportu samochodowego.
- Dzielnice miast powinny być przyjazne pieszym, posiadać mieszane funkcje i być zwarte urbanistycznie. Projektowanie poszczególnych obszarów miast, z reguły monofunkcyjnych, powinno przebiegać – tam, gdzie jest to możliwe – według zasad typowych dla dzielnic. Rolą korytarzy transportowych (arterii) jest łączenie poszczególnych dzielnic. Korytarzami są zarówno drogi, jak i linie kolejowe, rzeki i bulwary.
- Rozwój metropolii, uwzględniający zapotrzebowanie transportu samochodowego, nie może nie uwzględniać zapotrzebowania pieszych i przestrzeni publicznej.
- Ulice oraz place miejskie muszą być bezpieczne, wygodne oraz atrakcyjne dla ruchu pieszego. Jeśli są one właściwie zaprojektowane, wówczas stymulują ruch pieszego, dzięki czemu możliwy jest rozwój i integracja lokalnych społeczności.

Wprowadzanie priorytetu dla ruchu pieszego na centralnych obszarach miejskich ważne jest także z punktu widzenia rozwoju gospodarczego. Gospodarka oparta na usługach sprzyja powstawaniu ulic handlowych, gdzie koncentruje się aktywność społeczna i ekonomiczna mieszkańców. Wykorzystywane są one zresztą jako miejsce zakupów, ale także spędzania wolnego czasu: należy pamiętać, że na terenie większych centrów handlowych znajdują się także m.in. kina, punkty gastronomiczne oraz inne miejsca rozrywki (kręgielnie, place zabaw dla dzieci itp.).

Londyn.
 Tablica informacyjna systemu
 Legible London.



Źródło: www.tfl.gov.uk

Należy jednak pamiętać, że sama przyjazna przestrzeń to zbyt mało, aby zagwarantować rozwój funkcji handlowych (MIR 2013: 16). Pomimo dużej liczby wielkopowierzchniowych obiektów handlowych polskie miasta równolegle potrzebują deptaków, które będą – zgodnie z teorią Jana Gehla – atrakcyjnym miejscem do spędzenia czasu, dającym okazję do aktywności społecznej przebywającym w nich osobom.

Od separacji do integracji. Zmiana postrzegania pieszych

Obecny sposób postrzegania w Polsce pieszych jest w dużej mierze wciąż uwarunkowany modernistycznym sposobem projektowania miasta. Często traktuje się tę grupę podróżujących jako główną przeszkodę w osiągnięciu maksymalnej przepustowości arterii samochodowych i poprawy warunków podróżowania samochodem. Tymczasem dokumenty strategiczne światowych metropolii coraz częściej koncentrują się na poprawie warunków ruchu pieszego i zwiększeniu bezpieczeństwa osób poruszających się na piechotę. Po latach separowania różnych form ruchu w mieście obecnie dąży się do ich integracji przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Zgodnie z modernistycznym sposobem projektowania ruch pieszcy powinien być podporządkowany innym sposobom przemieszczenia się, zwłaszcza zaś ruchowi samochodowemu. W tym celu w obrębie głównych ciągów komunikacyjnych należało stosować segregację pieszych od innych użytkowników ulic. Było to możliwe dzięki pionowej separacji ruchu, poprzez zastosowanie licznych przejść podziemnych oraz kładek nad jezdniami. Takie obiekty nie tylko jednak wydłużają drogę dojścia oraz zmuszają użytkowników do korzystania ze schodów, ale również są często miejscem niebezpiecznym ze względu na izolację od otoczenia i ograniczoną widoczność.

Ponadto ich budowa znacznie zwiększa koszty inwestycji i utrzymania infrastruktury. Chociaż dziś odchodzi się od lokalizacji takich obiektów na obszarach centralnych, to wciąż w wielu polskich miastach można spotkać zaniedbane i brudne przejścia podziemne, z których muszą korzystać piesi. Dla samych projektantów takie rozwiązania wydawały się właściwym sposobem na zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom, którzy podróżują pieszo. Przykładem takiego sposobu myślenia mogą być słowa Józefa Sygalina (1976: 27), szefa Biura Odbudowy Stolicy, który w ten sposób opisywał zaprojektowane przejście podziemne pod placem Na Rozdrożu: „Przestronnym, wy-



Pontevedra. Schemat Metrominuto

Źródło: www.pontevedra.eu

kładanym pięknie granitem i marmurem, oświetlonym rzęście korytarzem podziemnym przechodzimy na drugą stronę Alej Ujazdowskich. Wyjście na obie strony, jako że jest to jednocześnie podziemne przejście wzdłuż chodnika Alej pod zachodnim wyjazdem z Trasy na plac Na Rozdrożu i pod jezdnią ulicy Koszykowej”.

Na ile tego typu wizje się sprawdziły, może przekonać się każdy, kto korzysta z przejść podziemnych w centrach polskich miast. Potrzebę ich wyburzenia lub chociaż wyznaczenia alternatywnych przejść w poziomie jezdni dostrzega coraz więcej włodarzy polskich miast, w tym urzędnicy z Warszawy, Wrocławia oraz Łodzi. Miasta ta starają się sukcesywnie likwidować nieprzyjazne pieszym przejścia podziemne, istniejące na obszarach śródmiejskich, tak aby pozostały one tylko w tych miejscach, gdzie tworzenie przejść w jednym poziomie jest niemożliwe ze względu na bardzo duże natężenie ruchu samochodowego.

Współczesne strategie transportowe miast europejskich, a także coraz częściej miast amerykańskich, starają się promować poruszanie się pieszo przez mieszkańców. Zarówno historyczne dzielnice, jak i obszary w centrach miast o dużym zagęszczeniu ludności nie umożliwiają sprawnej obsługi transportem indywidualnym ze względu na brak odpowiedniej ilości miejsca do parkowania oraz przemieszczania się pojazdów. Problematyczne może także okazać się skoncentrowanie jedynie na rozwoju transportu publicznego ze względu na wysokie koszty rozbudowy wydajnej infrastruktury. Dlatego zarówno podróżowanie pieszo, jak i rowerem staje się istotnym uzupełnieniem innych form przemieszczania się, a w niektórych przypadkach traktowane jest wręcz priorytetowo.

Także w Polsce coraz częściej dostrzega się potrzebę realnych działań mających na celu uprzywilejowanie pieszych w ruchu miejskim. Jak zauważają autorzy Warszawskiego raportu o ruchu pieszym (BDiK 2011), udział podróży pieszych w 2005 r. w stolicy był porównywalny z udziałem podróży wykonywanych samochodami i wynosił około 700 tys. przemieszczeń pieszych. Można spodziewać się, że wraz z systematycznym rozwojem transportu publicznego i wzrastającymi ograniczeniami dla ruchu samochodowego, liczba podróży pieszych będzie rosła, zwłaszcza na obszarze centralnym. Aby było to jednak możliwe, niezbędne jest wdrożenie odpowiednich działań. W wydanym w 2013 r. przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Poradniku kształtowania przestrzeni ulicznej w obszarach śródmiejskich możemy znaleźć postulaty, które w polskich warunkach wciąż są trudne do wdrożenia w praktyce:

Łódź. Pierwsza ulica w Polsce typu Woonerf



Źródło: <https://www.facebook.com/woonerfdlalodzi>

„Urządzenie ulic nie powinno wiązać się z dążeniem do równowagi w spełnianiu oczekiwań w zaspokajaniu potrzeb wszystkich grup użytkowników. W obszarze śródmiejskim wręcz przeciwnie, powinno być równoznaczne z jasnym wskazaniem grupy uprzywilejowanych (piesi, pasażerowie transportu zbiorowego, rowerzyści) i odejściem od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego [...]” (MIR 2013: 8).

Współczesne sposoby promocji ruchu pieszego

Ostatnie lata to prawdziwy wysyp interesujących dokumentów oraz inicjatyw mających na celu promocję ruchu pieszego. Światowe metropolie coraz bardziej doceniają ten rodzaj ruchu i w różny sposób starają się zachęcać swoich mieszkańców do tej formy aktywności. Należy w tym miejscu zauważyć, że więcej ruchu pieszego to także zdrowsze społeczeństwo. Najbardziej efektywne zdają się te działania, które łączą w sobie modyfikację przestrzeni ulicznej z bezpośrednią promocją tej formy mobilności. Aby przekonać ludzi do zmiany zachowania, warto także pokazywać, jakie korzyści odniosą mieszkańcy dzięki rozwojowi infrastruktury dedykowanej pieszym.

Ważnym zagadnieniem w kontekście poprawy atrakcyjności ruchu pieszego jest także problematyka bezpieczeństwa pieszych. Na uwagę zasługuje między innymi opracowany w 2010 roku nowojorski plan poprawy bezpieczeństwa pieszych (NYC DOT 2010). Nowy Jork jest najbezpieczniejszym z dużych miast amerykańskich, a liczba ofiar wypadków nie odbiega od miast europejskich, uważanych za najbardziej przyjazne pieszym (Kopenhaga, Amsterdam). W nowojorskiej strategii założono jednak, że do 2030 r. liczba ofiar śmiertelnych zmniejszy się jeszcze o połowę.

Będzie to możliwe dzięki zainstalowaniu na ok. 1,5 tys. skrzyżowaniach liczników czasu pozostającego do zmiany świateł, przebudowie 60 mil niebezpiecznych ulic pod kątem poprawy bezpieczeństwa, przebudowie 20 niebezpiecznych skrzyżowań oraz wprowadzeniu stref ruchu o dopuszczalnej prędkości 20 mil/h (ok 30 km/h). Aby promować spędzanie czasu w miejscach publicznych, w szeregu lokalizacji w Nowym Jorku przestrzeń zajmowaną do tej pory przez parkujące samochody zamieniono na niewielkie, lokalne skwery, które są miejscem spędzania czasu przez mieszkańców. Taki sposób patrzenia na ruch pieszego jest wart uwagi, gdyż zakłada, iż poprawa bez-

pieczeństwa jest odrębnym celem polityki miasta, którego realizacja może być kontrolowana dzięki odpowiednio dobranym wskaźnikom. Co istotne, ograniczenie liczby wypadków ma odbyć się poprzez dodatkowe ograniczenia w ruchu samochodów, nie zaś utrudnianie pieszym przekraczania ulic.

Poprawie warunków ruchu pieszego służyć może także wprowadzanie systemów informacji pieszej. W Londynie, aby ułatwić pieszym znajdowanie celów podróży w najbliższym otoczeniu, stworzono system Legible London. Dzięki kolorowym mapom z zaznaczonymi ważnymi punktami mieszkańcom i turystom dużo łatwiej jest odnaleźć szukany obiekt. Na system składają się ponadto rozmaite drogowaskazy i inne tablice informacyjne, wszystkie spójne wizualnie. Przy czym należy zauważyć, że obecnie także szereg polskich miast wprowadza we własnym zakresie analogiczne systemy informacji wizualnej.

Innym przykładem schematów mogą być plany piesze wzorowane na planach metra, na których oznacza się np. dystans do przejścia oraz szacunkowy czas podróży. Takie schematy obszaru śródmiejskiego opracowało m.in. hiszpańskie miasto Pontevedra. Dzięki kompleksowym systemom informacyjnym osoby poruszające się pieszo mogą szybciej dotrzeć do celu, ale także przekonać się, że przemieszczanie się w ten sposób na krótkich dystansach jest konkurencyjne czasowo.

Interesujące rozwiązania w zakresie poprawy sytuacji pieszych można znaleźć także w polskich miastach. Przykładem może być istniejąca w Łodzi ul. 6 sierpnia, ukształtowana zgodnie z holenderską koncepcją Woonerf. Dzięki zaangażowaniu łódzkich społeczników projekt został zrealizowany w ramach budżetu obywatelskiego. W efekcie inwestycji, przestrzeń wykorzystywana przez pieszych i samochody jest wspólna, co sprawia że kierowcy aut muszą podporządkować swoją obecność pieszym. Parkowanie możliwe jest tylko w wyznaczonych miejscach, a atrakcyjność przestrzeni zwiększają wysokiej jakości meble miejskie. Łódzki Woonerf to z pewnością miejsce atrakcyjne dla pieszych, którzy chcą przebywać w tej nietypowej na polskie standardy przestrzeni.

Podsumowanie

Europejskie miasta stają się coraz bardziej przyjazne dla osób decydujących się podróżować pieszo. Budowa odpowiedniej infrastruktury dla tej grupy podróżujących to ważne zadanie dla współczesnych włodarzy miast. Po okresie wzmożonego rozwoju infrastruktury samochodowej to właśnie ruch pieszy powinien znaleźć się obecnie w centrum zainteresowania miejskich planistów i zarządców infrastruktury. O odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni należy dbać przede wszystkim na obszarze śródmiejskim, gdzie uprzywilejowanie ruchu pieszego może przynieść dodatkowe korzyści związane ze stymulowaniem rozwoju ulic handlowych. Istotne jest jednak także, aby ulice na terenie dzielnic mieszkaniowych gwarantowały odpowiednie bezpieczeństwo pieszym. W takim przypadku np. rodzice nie będą bali się, że ich dzieci staną się ofiarą wypadku, np. podczas drogi do szkoły. Zwiększa się również szansa, że mieszkańcy nie będą spędzać czasu wyłącznie w domu przed telewizorem, ale również poza domem, na spacerach, w parkach, na placach zabaw itp.

Korzyści z zachęcania ludzi do poruszania się pieszo są łatwo widoczne dla wszystkich mieszkańców, ale także włodarzy miast, które uznawane są za najbardziej przyjazne pieszym. Więcej podróży pieszych to mniejsze zatłoczenie transportu zbiorowego, a także, przede wszystkim, mniejszy poziom hałasu i zanieczyszczeń generowanych przez samochody osobowe. Aby zachęcać ludzi do spędzania czasu w przestrzeni miasta, niezbędne są jednak nie tylko atrakcyjne strefy piesze, ale także odpowiednio szerokie chodniki i bezpieczne przejścia przez jezdnie. Dlatego wskazane jest, żeby miejscy zarządcy infrastruktury analizowali dane dotyczące ruchu pieszego (liczba podróży, ale także np. liczba wypadków) i na bieżąco reagowali na pojawiające się potrzeby, w tym poprawiali bezpieczeństwo na skrzyżowaniach. Tylko całościowe strategie poprawy warunków ruchu pieszego mogą przynieść oczekiwany skutek w formie zauważalnego wzrostu atrakcyjności tego sposobu poruszania się.

Literatura:

- BDiK (2011), Warszawski raport o ruchu pieszym 2011, Warszawa: Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy.
- Congress for New Urbanism (1996), Charter of the New Urbanism. Mc. Graw Hill Inc. Dostęp: http://www.cnu.org/sites/files/charter_book.pdf.
- Gehl Jan (2009), Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych, Kraków: Wydawnictwo RAM.
- MIR (2013), Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich, Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.
- Norton Peter (2008), Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City, Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- NYC DOT (2010), The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan, New York City: Department of Transportation. Dostęp: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedsafetyreport.shtml>.
- Pluta Katarzyna (2010), Ruch pieszy i dostępność - główne wyznaczniki przyjaznych przestrzeni publicznych, „Czasopismo Techniczne” zeszyt 14/107, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej. Dostęp: http://suw.biblos.pk.edu.pl/resources/i4/i1/i9/i2/r4192/PlutaK_RuchPieszy.pdf.
- Sygalin Józef (1974), Trasa. O projektowaniu i budowaniu Trasy Mostowej Łazienkowskiej w Warszawie, Warszawa: Krajowa Agencja Wydawnicza.



Rower w mieście

Rafał Stawecki

Rower w mieście

Rower jako środek transportu – jak to się zaczęło?

Rower to jedno z najdoskonalszych urządzeń służących ludziom do przemieszczania się. Przy swojej prostocie budowy oraz niewielkich rozmiarach i masie jest niezwykle efektywny. Sprawny cyklista porusza się około czterokrotnie szybciej niż pieszy (przy porównywalnym wysiłku fizycznym), nie tracąc w stosunku do niego zbyt wiele pod względem manewrowości.

Rower to również wynalazek, którego forma – w przeciwieństwie do większości pozostałych pojazdów mechanicznych – pozostaje w dużej mierze niezmienna od długiego czasu. Pierwsze, mało praktyczne, prototypy rowerów powstały ok. 200 lat temu. Przełom przyniosło wynalezienie w latach 80. XIX w. „Rover safety bicycle”, stanowiącego ukoronowanie długich poszukiwań bezpiecznego i efektywnego jednoślada. W odróżnieniu od swoich poprzedników, „Safety” charakteryzował się identyczną średnicą przedniego i tylnego koła. Okazał się na tyle doskonały, że jego idea przetrwała do dziś. Zmienił się sposób produkcji, materiały i sposób działania niektórych mechanizmów, jednak konstrukcja jednoślada w dalszym ciągu opiera się na dwóch kołach tej samej wielkości, ramie zbudowanej na bazie trójkątów oraz napędzie przekazującym energię wytwarzaną przez rowerzystę za pośrednictwem kół zębatach i łańcucha.

Gdy pod koniec ostatniej dekady XIX w. koszt zakupu roweru spadł, mobilność społeczeństwa radykalnie wzrosła. To był moment, w którym niższe warstwy społeczne po raz pierwszy w historii stały się mobilne, zmieniając geografę miast oraz wzorce życia. Rower zniósł posiadany przez klasy wyższe monopol na możliwość codziennego, względnie szybkiego przemieszczania z miejsca na miejsce.

Rowerowy „boom” rozpoczęty w ostatniej dekadzie XIX w. trwał ponad pięćdziesiąt lat. Jego zmierzch przyniósł rozwój motoryzacji, a sam rower – paradoksalnie – stał się siłą torującą drogę samochodom. Popularność jednoślada dała bowiem początek kampaniom na rzecz budowy lepszych dróg. Coraz tańsze i coraz łatwiej dostępne auta zyskały infrastrukturalną podwalinę i zaczęły stopniowo wypierać jednoślady. Mniej więcej w połowie lat 70. XX w. kulturowe postrzeganie rowerów zmieniło się. W powszechnym odczuciu społecznym przystały być pełnoprawnym środkiem transportu, stając się sportowo-rekreacyjną zabawką, nierzadko utożsamianą również z biedą. W wielu krajach (w tym w Polsce) wśród mieszkańców miast powszechne stało się przekonanie, że rower jest symbolem wsi, w związku z czym należy traktować go jak pojazd „drugiej kategorii”.

Zachłyśnięty motoryzacją świat zmarginalizował rowerzystów. Na nowo budowanych arteriach, mających zapewnić jak największą przepustowość, rowerzyści stali się niepożądanymi „zawalidrogami”.

Obecnie jednak rower ponownie wraca do łask, o czym świadczy rosnąca liczba sprzedanych jednośladów (w Polsce w 2013 r. sprzedano ponad 1,1 mln rowerów – o ćwierć miliona więcej niż w 2008)¹ oraz rozbudowa udogodnień dla rowerzystów (od roku 2010 do 2013 długość infrastruktury rowerowej w Warszawie wzrosła z 275 km do 361 km, w Krakowie – z 96 km do 145 km, we Wrocławiu – ze 160 km do 214 km, w Gdańsku – z 85 km do 115 km; z całą stanowczością wypada jednak zauważyć, że długość infrastruktury nie zawsze przekłada się na jej jakość). Okazało się, że potrzeby kierowców są niezaspokajalne (nasilające się zjawisko kongestii ruchu, niezadowolający

1. <http://www.forbes.pl/sprzedaz-rowerow-w-polsce-ciagle-rosnie,artykuly,157119,1,1.html>.

stan techniczny dróg...), a hegemonia samochodów niszczy publiczną przestrzeń. Innym czynnikiem wpływającym na ten stan rzeczy jest polityka transportowa Unii Europejskiej, narzucająca konieczność rozwoju ekologicznych, alternatywnych wobec motoryzacji form transportu. Wymiernym efektem polityki UE są środki pomocowe dla państw członkowskich m.in. na rozwój infrastruktury rowerowej (dróg, parkingów rowerowych, systemów B&R itp.). Efektem ma być sukcesywny wzrost odsetka mieszkańców UE korzystających regularnie z rowerów.

W większości krajów Europy Zachodniej, takich jak Niemcy, Dania i Holandia, takie działania trafiają co do zasady na podatny grunt. Władze tych państw, chcąc ograniczenia liczby aut, miały ułatwione zadanie. Ruch rowerowy od dawna był wpisany w tamtejszą kulturę transportową i – choć został ograniczony przez rozwój motoryzacji – nie zniknął nigdy. W innych państwach systemowa zmiana społecznego podejścia do znaczenia transportu rowerowego jest zjawiskiem długotrwałym i bardzo problematycznym. Polska zawiera się zdecydowanie w tej drugiej kategorii państw.

Choć liczba rowerzystów w Polsce z roku na rok sukcesywnie rośnie, cały czas jest jeszcze wiele do zrobienia. Trzeba poprawić wszystko – od infrastruktury poczynając, na poprawie świadomości współistnienia na drogach kończąc. Czy gra warta jest świeczki? Z pewnością. Rower jako środek transportu może z powodzeniem zastępować samochody oraz uzupełniać transport zbiorowy. Ruch rowerowy przynosi również wymierne korzyści społeczne i ekonomiczne.

Rower sojusznikiem miast

Rower jako praktyczne narzędzie do przemieszczania się największy potencjał ma w miastach. Nie ma przesady w stwierdzeniu, że dwa kółka są ich sojusznikiem. W porównaniu z drogami dla samochodów mają niewielkie wymagania terenowo-infrastrukturalne oraz generują bardzo niskie koszty zewnętrzne. W wielu przypadkach nie odstają również od innych środków lokomocji pod względem czasu przejazdu (vide: kongestia ruchu).

Zajętość komunikacyjna i „terenochłonność” infrastruktury

W rozważaniach na temat wpływu transportu na otaczającą przestrzeń dominuje zazwyczaj problem zanieczyszczenia środowiska hałasem i spalinami. Tymczasem rzadko kiedy dostrzegany jest inny, nie mniej istotny aspekt, tj. „terenochłonność” infrastruktury. Opinia publiczna zazwyczaj nie widzi nic złego w wielopasmowych jezdniach i parkingach zawłaszczających gigantyczne połacie przestrzeni; traktuje się je jak oczywistość.

Apogeum przestrzennej hegemonii aut zostało osiągnięte w Stanach Zjednoczonych. Szacuje się, że w aglomeracjach takich jak Los Angeles drogi i parkingi pokrywają ponad 60% powierzchni miasta!² W porównaniu do innych środków transportu, prywatne pojazdy silnikowe potrzebują mnóstwo miejsca. Przyjmuje się, że zajętość przestrzeni (w przeliczeniu na 1 osobę) dla pieszego wynosi 0,8m², tramwaju 1,5m², autobusu 2,8m², roweru 6,5m², motocykla 21m², auta aż 50m².³ Na tym polega zasadnicza wada samochodów, której w żaden sposób nie zaradzą nawet określone mianem „przyjaznych środowisku” auta hybrydowe. Problem zajętości miejsca nie zostanie rozwiązany.

Badania prowadzone od lat 70. XX w. wykazują, że poszerzanie ulic o kolejne pasy wcale nie rozwiązuje problemu kongestii. Wszystko przez tzw. ruch indukowany: każde zwiększenie przepustowości ulic o 10%, przeciętnie po ok. 4 latach przynosi 9% wzrostu ruchu⁴. Stopień zakorkowania wraca zatem do stanu poprzedniego, natomiast zwiększa się liczba aut (a zatem także spalin i hałasu).

Rozwój transportu szynowego czy też tworzenie buspasów jest jednym ze sposobów na walkę z kongestią, jednak nie istnieje możliwość (ani nawet konieczność) zaspokojenia wszystkich potrzeb komunikacyjnych metrem, autobusami i tramwajami. Część pasażerów, nawet przy wysokim stopniu rozwoju i atrakcyjnej ofercie transportu

2. J. Wesołowski: Miasto w ruchu. Dobre praktyki w organizowaniu transportu miejskiego.

3. S. Gaca, W. Suchorzewski, M. Tracz: Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka.

4. Duany, Plater-Zyberck, Speck: Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream, s. 88.



Rowery miejskie w Warszawie

Źródło:
Łukasz Malinowski

zbiorowego, i tak będzie korzystać z transportu indywidualnego. Dlatego też wdrażanie – na szczeblu rządowym i samorządowym – polityki promującej komunikację rowerową jako alternatywę dla aut również pomaga rozwiązać problem kongestii.

Spośród wszystkich pojazdów prywatnych rower zajmuje najmniej miejsca, stając się doskonałym uzupełnieniem komunikacji publicznej. Niska zajętość komunikacyjna rowerzysty warunkuje również niską terenochłonność infrastruktury rowerowej. Tym bardziej, że rowery w dużej mierze mogą korzystać z infrastruktury przewidzianej dla aut (np. w Berlinie 70% dróg w obrębie miasta objęto strefą „Tempo 30”, toteż nie istnieje tam konieczność budowy infrastruktury stricte dla rowerzystów)⁵.

Wydzielanie dróg rowerowych stanowi tylko jedną z kilku metod organizowania ruchu samochodowego i rowerowego. Ta metoda nie zawsze stanowi jednak optymalne rozwiązanie zapewniające bezpieczeństwo i płynność ruchu. Jeśli auta poruszają się z niewielką prędkością, a natężenie ruchu jest nieduże, można z powodzeniem dopuścić rowery na jezdnię na zasadach ogólnych (bez konieczności wydzielania dróg rowerowych kosztem szerokości chodników bądź pasów zieleni). Tej formie organizacji sprzyjają przede wszystkim ulice osiedlowe oraz strefy zamieszkania.

Przy pełnej integracji ruchu rowerowego i samochodowego bardzo wskazane jest fizyczne uspokojenie ruchu (progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań/przejścia dla pieszych, szykany itp.). Wówczas prędkość, z jaką jadą samochody, jest zbliżona do tej, z jaką poruszają się rowerzyści. Kierowcy mają wtedy więcej czasu na reakcję, a potencjalne kolizje dużo rzadziej skutkują poważnymi obrażeniami (z tego powodu fizyczne uspokojenie ruchu aut należy uznać za bardzo korzystne także z punktu widzenia pieszych).

Kolejną kwestią wpływającą na uporządkowanie ruchu rowerowego jest segregacja optyczna, polegająca na wyznaczeniu pasów rowerowych w jezdni. Jej stosowanie wskazane jest na ulicach o większym natężeniu ruchu oraz prędkości pojazdów przekraczającej 30 km/h. Optyczna segregacja zapewnia kierowcom możliwość wyprzedzenia rowerzysty w bezpiecznej odległości, bez zmiany kierunku jazdy. Odmianę tej formy organizacji ruchu stanowią

5. M. Hyła: Ruch rowerowy: segregacja czy integracja? (ZieloneŚwiatło nr 14, wiosna 2008).

Rowery miejskie w Białymstoku



Źródło:
Łukasz Malinowski

kontrapasy, czyli pasy rowerowe umożliwiające cyklistom legalną jazdę pod prąd na ulicach jednokierunkowych. W Polsce kontrapasy powszechnie stosowane są przede wszystkim na jednokierunkowych ulicach w centrum Gdańska: według stanu na kwiecień 2014 r. kontrapasów w tym mieście wytyczonych było w sumie 25 km. O dynamice tego zjawiska świadczy fakt, że na koniec 2012 r. kontrapasów w Gdańsku było wytyczonych tylko 12 km⁶. Ostatnia forma, czyli tworzenie wydzielonych dróg rowerowych poza jezdniami, ma uzasadnienie na ruchliwych arteriach, po których pojazdy poruszają się z prędkością powyżej 50km/h. W takiej sytuacji budowa wydzielonej trasy stanowi dla rowerzysty najbezpieczniejsze i najbardziej pożądane rozwiązanie. Fizycznie oddzielona droga rowerowa może być stosowana również wtedy, kiedy umożliwia cyklistom skrócenie przejazdu bądź ogranicza niedogodności wynikające z ukształtowania terenu lub rozwiązań infrastrukturalnych.

Budowa wydzielonych dróg rowerowych, będąca najbardziej terenochłonną metodą organizowania ruchu rowerów i samochodów, w dalszym ciągu wymaga znacznie mniejszej przestrzeni niż jezdnie dla samochodów. Jest także mało kłopotliwa przy planowaniu przestrzennym. Nie istnieje wiele miejsc, w których występuje problem braku miejsca na infrastrukturę rowerową.

Koszty zewnętrzne i infrastrukturalne

Jednym z podstawowych błędów popełnianych przy opracowywaniu dokumentów strategicznych związanych z rozwojem transportu (tak na szczeblu unijnym, krajowym, jak i regionalnym) jest nieuwzględnianie kosztów zewnętrznych, jakie generują poszczególne grupy uczestników ruchu. Koszty zewnętrzne to wszystkie koszty, które nie są ponoszone bezpośrednio przez uczestnika ruchu, przerzucane na otoczenie. Zaliczamy do nich m.in. nakłady na opiekę zdrowotną (zgony, hospitalizacja ofiar wypadków oraz leczenie chorób cywilizacyjnych wywołanych zmniejszoną dawką codziennego ruchu) oraz straty związane z dewastacją przestrzeni publicznej i zanieczyszczeniem środowiska (także hałasem).

6. A. Serbeńska: Koszty wypadków drogowych w Polsce w 2012r. (<http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/brd/9255-koszty-wypadkow-drogowych-w-polsce-w-2012-r>).

Zewnętrzne koszty transportu są na tyle duże i zróżnicowane, że do tej pory nie opracowano uniwersalnej, dającej jednolite wyniki metody ich liczenia. Według szacunków Komisji Europejskiej „koszty zewnętrzne w poszczególnych krajach Unii sięgają ponad 2% PKB, przy czym wydatki na transport samochodowy są czterokrotnie wyższe od wydatków na transport publiczny⁷. Mimo zróżnicowanej metodologii poszczególnych badań, zawsze występuje cecha wspólna w postaci znaczącej dominacji w kosztach zewnętrznych indywidualnego transportu samochodowego. Alternatywne środki przemieszczania (autobusy, tramwaje, rowery itp.) mają w nich niewielki udział. Znaczący udział w kosztach zewnętrznych mają zdarzenia drogowe. Szacuje się, że jednostkowy koszt śmiertelnej ofiary wypadku w Polsce w 2012 r. wyniósł ok. 2,5 mln zł, rannej – ok. 1 mln zł, a lekko rannej – 15 tys. zł. Na te kwoty składają się następujące elementy:

- Wydatki służb operacyjnych i porządkowych, związane z bezpośrednim zabezpieczeniem miejsca wypadku;
- Koszty leczenia bądź pochówku;
- Koszty prowadzenia procesów sądowych oraz utrzymywania w więzieniach osób skazanych za spowodowanie wypadków drogowych;
- Wyплаты świadczeń związanych z ubezpieczeniami zdrowotnymi i społecznymi, wypłaty odszkodowań;
- Pośrednio: straty ponoszone przez pracodawców ofiar oraz straty dla całej gospodarki (zmniejszenie produkcji i spadek konsumpcji)⁸.

Koszty wypadków i kolizji pochłaniają łącznie 1,9% polskiego PKB. Wpływ na redukcję strat budżetowych może mieć zatem częstsze korzystanie z rowerów. Z przeprowadzonych w Danii badań wynika, że rowerzyści są grupą, która najrzadziej doznaje poważnych obrażeń w zdarzeniach drogowych oraz spędza najmniej dni na hospitalizacji. W ruchu rowerowym odnotowuje się też najrzadziej spośród wszystkich grup transportu wypadki śmiertelne (w przeliczeniu na liczbę osób korzystających z danego środka transportu)⁹. Należy jednak zauważyć, iż Dania jest krajem cechującym się wyższym ogólnym poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz znacznie większym odsetkiem udziału rowerów w transporcie (duża liczba rowerzystów stanowi istotny czynnik warunkujący ich bezpieczeństwo). W związku z tym należy domniemywać, że ryzyko wypadków rowerzystów w Polsce będzie sukcesywnie malało wraz ze wzrostem ich liczby na drogach.

Część wydatków budżetowych stanowi również leczenie chorób cywilizacyjnych wywołanych brakiem ruchu. Elementem tzw. siedzącego trybu życia jest także brak wydatkowania własnej energii przy przemieszczaniu się. Tymczasem wybór roweru (zamiast samochodu lub komunikacji zbiorowej) może w znaczącym stopniu zaspokoić potrzebę codziennego ruchu, chroniąc przed chorobami sercowo-naczyniowymi, dolegliwościami układu oddechowego oraz zapobiegając otyłości. Według szacunków GDDKiA zdrowotne korzyści jazdy jednośladem ok. 9-krotnie przewyższają ryzyko związane z wypadkowością, co ma szansę znaleźć przełożenie także na wydatki w służbie zdrowia¹⁰.

W zakresie kosztów zewnętrznych, alternatywne środki transportu – zarówno zbiorowego, jak i indywidualnego (wliczając w to rowery) – zawsze będą bezkonkurencyjne w zestawieniu z prywatnymi samochodami. Cechuje je wspomniana wcześniej niższa terenochłonność (nie wymagają bowiem wielopasmowych arterii ani parkingów z setkami miejsc postojowych), znacznie mniejsza (lub – jak w przypadku rowerów – zerowa) emisja zanieczyszczeń oraz nieporównywalnie mniejszy odsetek wypadków (kolizje wywołane ruchem samochodowym są znacznie częstsze niż kolizje spowodowane przez inne grupy uczestników ruchu)¹¹.

Olbrzymi rozdźwięk (na korzyść ruchu rowerowego) występuje również w przypadku nakładów finansowych, jakich wymagają poszczególne grupy pojazdów. Infrastruktura dla rowerzystów, w porównaniu z infrastrukturą dla samochodów, tramwajów czy autobusów niemal zawsze okazuje się najtańsza w budowie¹². Koszt udogodnień rowerowych powstających przy nowo budowanych lub remontowanych jezdniach zależy od rodzaju organizacji ruchu, jednak co do zasady nie przekracza kilku procent kwoty całej inwestycji.

7. European Commission: The citizens' network, European Commission Green Paper, Brussels 1996.

8. A. Serbeńska: Koszty wypadków drogowych w Polsce w 2012r. (<http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/brd/9255-koszty-wypadkow-drogowych-w-polsce-w-2012-r>).

9. Copenhagenize: Cycling, Safety & Health by Thomas Krag (<http://www.copenhagenize.com/2011/04/cycling-safety-health-by-thomas-krag.html>).

10. GDDKiA: Zdrowotne aspekty codziennego używania roweru w warunkach dużych natężeń ruchu samochodowego.

11. Komenda Główna Policji: System Ewidencji Wypadków i Kolizji (<http://www.sewik.pl>).

12. Copenhagenize: How to Spend 27 Billion Kroner (<http://www.copenhagenize.com/2013/02/how-to-spend-27-billion-kroner.html>).

Konkurencyjność roweru względem innych środków transportu

Nie ma wątpliwości, że korzystanie z roweru przynosi największe korzyści na relatywnie krótkich dystansach. Nawet mieszkańcy Danii czy Holandii, mając do pokonania trasę o długości ponad 10 km, zazwyczaj rezygnują z roweru na rzecz samochodu lub komunikacji zbiorowej¹³. Większość przemieszczeń w miastach nie przekracza jednak kilku kilometrów; w krajach Unii Europejskiej połowa podróży samochodami mieści się w przedziale do 5 km¹⁴. Przy takich odległościach – biorąc pod uwagę kongestię ruchu – rower może okazać się szybszy od samochodu i komunikacji zbiorowej, z powodzeniem je zastępując.

Przewaga, jaką może osiągać rower jest oczywistym wynikiem rosnącej kongestii, która spowodowała spadek średniej prędkości podróżowania na obszarze aglomeracji. Szacuje się, że w ciągu ostatnich 20 lat, pomimo wprowadzenia licznych rozwiązań mających poprawić warunki ruchu (budowa nowych dróg, obwodnic itp.), szybkość poruszania się w miastach spadła o 10%. W niektórych miastach Europy średnie czasy przejazdu osiągnęte obecnie w godzinach szczytu są dłuższe niż w czasach, gdy funkcjonował tam ruch konny¹⁵.

Z badań przeprowadzonych w Poznaniu wynika, że na dystansach do 4 km rower jest szybszy od samochodu i komunikacji zbiorowej, będąc jednocześnie nieznacznie wolniejszym od motocykla¹⁶. W pomiarach nie uwzględniono jednak czasu potrzebnego na dotarcie do środka transportu (dojście na parking/przystanek), przygotowania do jazdy (np. odśnieżenie auta w zimie) oraz oczekiwania na przyjazd (w przypadku autobusów i tramwajów), jak również dotarcie od przystanku/parkingu do miejsca przeznaczenia. Próby zmierzenia czasu podróży przy uwzględnieniu wszystkich wymienionych wyżej czynników podjęta Komisja Europejska. Okazało się, że w przypadku przemieszczeń do 4,5 km najniższe czasy liczone „od drzwi do drzwi” osiąga rower¹⁷.

Pod względem czasu podróży jednoślady okazują się bezkonkurencyjne w stosunku do komunikacji publicznej w miastach. We wszystkich badaniach autobusy i tramwaje pod względem czasu przejazdu zawsze zostawały w tyle za rowerami¹⁸. W Polsce efekt ten potęguje się jeszcze bardziej, gdyż polityka transportowa – tak rządu, jak i samorządów – nastawiona głównie na zaspokajanie potrzeb kierowców, nie zapewnia komunikacji zbiorowej należnego priorytetu.

Krótszy czas podróży spowodowany całkowitą niezależnością od kongestii oraz brakiem konieczności zatrzymywania pojazdu na przystankach to kolejna – obok braku opłat za paliwo lub bilety – zaleta komunikacji rowerowej. Cykliści to dostrzegają; w Kopenhadze aż 34% z nich tłumaczy wybór środka komunikacji najkrótszym czasem dojazdu do pracy, a 37% kobiet uważa jazdę jednośladem za najszybszą formę przemieszczania¹⁹.

Systemy roweru miejskiego na przykładzie wybranych miast

Kraków

Krakowska sieć wypożyczalni rowerów miejskich była pierwszą tego rodzaju inwestycją w Polsce. Pilotażową instalację uruchomiono w listopadzie 2008 r., zaś usługa w pełnym wymiarze (100 rowerów, 12 stacji dokujących) ruszyła 1 kwietnia 2009 r. Po licznych kłopotach z wyłonieniem operatorów, krakowski Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu zdecydował się na samodzielne nadzorowanie systemu, któremu nadano nazwę KMK Bike. Znaczna rozbudowa sieci nastąpiła dopiero pod koniec 2013 r. – liczbę jednośladów zwiększono do 270, liczbę stacji – do 30. W 2014 r. ogłoszono przetarg na nowego operatora, którym została firma BikeU.

13. Copenhagen Bicycle Account 2010.

14. TERM 2001: Indicators tracking transport and environment integration in the EU; Draft for review. European Environment Agency, Copenhagen 2001.

15. European Commission: The citizens' network, European Commission Green Paper, Brussels 1996.

16. R. Rakower, J. Łabędzki, J. Gadziński, Konkurencyjność ruchu rowerowego w przestrzeni miejskiej.

17. Miasta rowerowe miastami przyszłości, Komisja Europejska Bruxelles 2000.

18. GDDKIA, Konkurencyjność roweru w zakresie czasu podróży.

19. Copenhagen Bicycle Account 2010.



Wielopiętrowy parking dla rowerów w japońskim Kioto.

Źródło:
Łukasz Malinowski

Krakowski system roweru miejskiego stanowi przykład tego, że bez wdrożenia systemu na odpowiednią skalę (duża liczba rowerów, gęsto rozmieszczone stacje) nie można spodziewać się sukcesu w postaci znacznej liczby wypożyczeń.

Warszawa

Warszawski system o nazwie Veturilo, nadzorowany przez stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego, uruchomiono 1 sierpnia 2012 r. Był to pierwszy polski system wypożyczalni rowerów, który odniósł znaczny sukces. Wszystko z powodu dużego rozmachu, jaki nadano inwestycji już w pierwszej fazie – magistrat zdecydował się na zakup 1000 jednośladów oraz rozmieszczenie ich w 55 stacjach na terenie Ursynowa, Bielani i Śródmieścia (dzięki ograniczeniu do 3 dzielnic zapewniono odpowiednie zagęszczenie stacji). Znaczna liczba wypożyczeń przyczyniła się do dalszej rozbudowy Veturilo. Do końca 2013 r. liczba stacji wrosła do 160, a do grona dzielnic z rowerem miejskim dołączyły m.in. Wola, Ochota, Żoliborz i Praga Południe.

Białystok

System białostocki (BiKeR – Białostocka Komunikacja Rowerowa) jest jednym z najmłodszych systemów wypożyczalni rowerów w Polsce. Jego oficjalnego otwarcie nastąpiło 31 maja 2014 r. Białostoczanom udostępniono 300 jednośladów umieszczonych w 30 stacjach dokujących rozlokowanych na terenie całego miasta. Mimo stosunkowo niewielkiego zagęszczenia punktów, w których można wypożyczyć rowery, system w krótkim czasie odnotował znaczną liczbę wypożyczeń. Kluczem do sukcesu okazała się promocja BiKeRa jako alternatywy dla białostockiej komunikacji zbiorowej, z którą sieć wypożyczalni jest w dużym stopniu zintegrowana (dużą część stacji zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków autobusowych).

Rower transportową alternatywą

Ukazane powyżej zalety roweru czynią go pełnoprawnym środkiem codziennego transportu, który w wielu przypadkach może z powodzeniem zastępować prywatne samochody lub komunikację publiczną. Krótkie czasy przejazdu, bardzo niskie koszty (zarówno zewnętrzne, jak i ponoszone bezpośrednio przez użytkowników dwóch kółek) oraz mała inwazyjność przestrzenna infrastruktury rowerowej czynią jednoślady ważnym elementem transportu. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż rower może stanowić intermodalne uzupełnienie komunikacji zbiorowej. Łączenie środków transportu (np. rower + autobus/tramwaj/kolej = bike & ride; rower + auto = park & ride) często okazuje się dobrym sposobem na podniesienie mobilności osób mieszkających daleko od centrum. Na atrakcyjność danego sposobu przemieszczania wpływają wszystkie jego elementy²⁰. W przypadku komunikacji zbiorowej liczy się nie tylko czas przejazdu, ale też czas potrzebny na dotarcie do i od przystanku, a także długość oczekiwania (podróż liczona od drzwi do drzwi). Rower pozwala je znacznie skrócić.

W świetle zalet ekonomiczno-społecznych roweru jego rola w transporcie w Polsce w dalszym ciągu jest niewystarczająca. Tymczasem przykład hiszpańskiej Sewilli pokazuje, że radykalny wzrost znaczenia ruchu rowerowego jest możliwy nawet w krótkim czasie. W perspektywie lat 2006-2009 odsetek podróży wykonywanych rowerami zwiększył się w Sewilli z 0,6 do 7%²¹.

20. M. Beim: Węzły intermodalne - integracja transportu publicznego z ruchem rowerowym.

21. W. Makowski: Jak w ciągu 3 lat zyskać 7% udziału ruchu rowerowego? (http://www.zm.org.pl/?a=sewilla-119#Rowerowanie_Sewilli_%E2%80%93_rewolucyjna_skutecznośc).

Olivier Schneider

Samoobsługowa wypożyczalnia rowerów jako ważny element ogólnej polityki transportowej miast

Rower, jak przedstawiono w rozdziale „Rower ważnym elementem transportu w mieście”, jest bardzo efektywnym środkiem transportu, opłacalnym zarówno dla organizatora transportu (np. samorządu), jak i finalnego odbiorcy usługi transportowej.

Istnieją więc obiektywne powody, dla których należy wspierać i promować przemieszczanie się rowerem. Przy czym nie chodzi tu o faworyzowanie pewnej zamkniętej grupy odbiorców (czyli aktualnych, stosunkowo nielicznych, rowerzystów codziennych), ale pewnego środka transportu (roweru) po to, by zarówno miasto, jak i mieszkańcy odczuli korzyści związane z wykorzystaniem drzemiącego potencjału rowerowego.

Od lat wiadomo, że samo istnienie infrastruktury rowerowej w postaci wydzielonych dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych czy też pasów w jezdni nie jest wystarczające, by Polacy masowo przesiedli się na rowery. Innymi niż brak tras rowerowych przeszkodami do przekonania mieszkańców do jazdy rowerem są zarówno brak posiadania odpowiedniego roweru, jak i niechęć do kupna wynikająca z braku miejsca na garażowanie roweru, obawa przed kradzieżą roweru (np. z piwnicy). Inne osoby mają rower, ale muszą go trzymać w nienormalnych warunkach parkingów, przeważnie w postaci balkonu lub piwnicy, skąd niedogodności związane z wnoszeniem i znoszeniem roweru skutecznie zniechęcają do ich codziennego użytkowania, zwłaszcza na krótszych trasach.

Oczywiście cała polityka rowerowa nie streszcza się do infrastruktury rowerowej i parkingów, wchodzi w nią również tzw. działania miękkie. Klasyczne działania miękkie, takie jak kampanie edukacyjne, akcje promocyjne, konkursy itd., są niezbędne, ale nie dają gwarancji szybkich, spektakularnych efektów.

Elementem polityki rowerowej, który w wielu miastach całego świata pozwolił na nagłe, skokowe wyzwolenie się potencjału rowerowego, jest działanie, które ma aspekty zarówno z działań miękkich, jak i infrastrukturalnych: wprowadzenie funkcjonalnej miejskiej samoobsługowej wypożyczalni rowerów.

Indywidualny transport zbiorowy w Lyonie i Paryżu

Po wielu eksperymentach o mniejszej skali, pierwszą na świecie masową wypożyczalnię samoobsługową wprowadziło francuskie miasto Lyon w 2005 roku, pod nazwą véloV. Warto podkreślić, iż samych włodarzy bardzo zaskoczył sukces nowego środka transportu miejskiego, nazywanego z uśmiechem indywidualnym transportem zbiorowym. Tuż przed wprowadzeniem był on postrzegany jako przysłowiowa „kiełbasa wyborcza” dla zielonego elektoratu i bardzo poważnie rozważano przerwanie lub zawieszenie systemu po wygranych wyborach, usprawiedliwiając ten krok ewentualnym słabym zainteresowaniem.

Okazało się, że system odniósł fenomenalny sukces i natychmiast skopiował go Paryż. W 2007 ruszył vélib' (od vélo – rower i liberté – wolność). Na 100 km² francuskiej stolicy pojawiło się 10 000 jednakowych rowerów w kolorze szampana. System rozbudowano poza granice administracyjne Paryża i obecnie liczy ponad 20 000 jednostek. Dla turystów vélib' stał się symbolem Paryża na równi z wieżą Eiffela. Sukces vélib'a stał się legitymacją do roweru publicznego na świecie, aktualnie systemów funkcjonuje prawie 700, w tym kilkanaście w Polsce.

Czym jest rower publiczny?

Samoobsługowa wypożyczalnia rowerów, dalej zwana również „rowerem publicznym” lub „rowerem miejskim”, polega na systemie złożonym z pewnej ilości specjalnie dostosowanych rowerów oraz stanowisk do ich dokowania. Stanowiska są umieszczane po kilkanaście lub kilkadziesiąt w różnych punktach obszaru objętego systemem, w lokalizacjach dalej zwanych stacjami. Przeważnie obowiązuje zasada „one way”: użytkownik może odebrać rower w wybranej stacji i oddać na dowolnej innej, ponosząc opłatę zależną od okresu najmu (lub też nie ponosząc, jeżeli użytkownik zmieści się w wyznaczonym, bezpłatnym czasie). Głównymi punktami wspólnymi omawianych niżej systemów są aspekt samoobsługowy oraz możliwość odbywania podróży „one way”. Taka usługa sprawdza się w obszarach o odpowiedniej zwartości zabudowy i gęstości celów podróży. Z kolei inne rozwiązania (jak wypożyczalnie obsługowe, długookresowe lub bez opcji „one way”) pozwalają na pokrycie usług mieszkańców pozostałych obszarów.

Głównym celem publicznej wypożyczalni rowerów jest poprawienie ogólnej mobilności mieszkańców, zarówno bezpośrednio poprzez oferowaną usługę wynajmu i uzupełnienie komunikacji zbiorowej oraz rozwój mobilności lokalnej, jak i pośrednio poprzez aktywizację potencjału rowerowego, zwiększającego ruch rowerów prywatnych (efekt lewarowania: ruch indukowany).

Jakie są zadania „funkcjonalne” roweru publicznego?

Rower publiczny w dużej mierze przyczynia się do rozwiązania wymienionych we wprowadzeniu przeszkód w rozwoju mobilności rowerowej. Wypożyczalnie zachęcają do powszechnego korzystania z rowerów, rozwijając modę na taką formę przemieszczania się. Jednocześnie upowszechnienie rowerów uzasadnia rozwój prorowerowych inwestycji, które będą jeszcze bardziej pożądane przez społeczeństwo, zarówno rowerzystów, jak i innych użytkowników.

Wsparcie komunikacji zbiorowej

Przy wyborze środka transportu jednym z ważniejszych czynników jest czas podróży od „drzwi do drzwi”. Czas dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz dojścia z przystanku do celu podróży wlicza się do całego czasu. Zakłada się, że kiedy pasażer dociera do przystanku pieszo, zasięg oddziaływania przystanków komunikacji zbiorowej wynosi od 300 do 500 m [1].

Czas dotarcia, który pasażer akceptuje, zależy od środka transportu. Jednak czy chodzi o autobus, tramwaj czy kolej, zapewnienie możliwości dojazdu rowerem do przystanku z jednej strony wydłuża „akceptowany przez pasażera czas dotarcia” średnio z 7 do 15 minut, z drugiej pozwala na szybsze poruszanie się podczas tego okresu podróży. Tak więc zasięg oddziaływania komunikacji zbiorowej zwiększa się z odległości ok. 500 m do nawet 4 km, obejmując tym samym potencjalnie ponad 50-krotnie większy obszar (patrz schematy 1 i 2).

Problem dotyczący zarówno przewozu roweru transportem zbiorowym, jak i bezpiecznego przechowywania roweru na dworcu, zwłaszcza w nocy. Powoduje, iż prawdopodobne są tylko podróże takie, jak pokazane na schemacie nr 3. O ile rower łatwo może być użyty tylko na początku podróży łączonej, zwiększając tym samym pole atrakcyjności dworca początkowego, o tyle dworzec końcowy ma nadal pole oddziaływania charakterystyczne dla pieszych (patrz schemat 3.1)

Potencjalny użytkownik wypożyczalni rowerów musi dojść pieszo do stacji lub do niej dojechać transportem zbiorowym. Jak widzimy na schemacie 4, pole oddziaływania stacji jest przeważnie mniejsze od analogicznego pola dla dworca kolejowego, stąd potrzeba, by stacje były odpowiednio gęsto rozmieszczone.

Schemat 5 pokazuje, jak rower publiczny wspiera komunikację zbiorową. Pasażer mieszkający w rowerowym zasięgu dworca A jedzie na niego własnym prywatnym rowerem. Zostawia go na dworcu, gdyż wie, że będzie wracał wieczorem i nie boi się roweru zostawić na parę godzin. Jedzie pociągiem z dworca A do dworca B. W Polsce nie ma zwyczaju posiadania drugiego roweru ani nawet świadomości, że istnieje taka możliwość. Dodatkowo pasażer

bałby się tam garażować drugi rower, gdyż rower musiałby zostawiać na noc, co wiąże się zarówno z wysokim ryzykiem kradzieży, jak i z trudnościami logistycznymi z bieżącym utrzymaniem roweru. Dodatkowo pasażer musiałby kupić drugi rower. Na szczęście tuż przed wyjściem z dworca znajduje się stacja roweru publicznego, z której jedzie do innej stacji roweru publicznego na tyle blisko ostatecznego celu podróży, że jest skłonny tę odległość pokonać pieszo.

Przykłady można mnożyć. Zauważmy jednak, że dodatkowym wsparciem dla komunikacji zbiorowej jest fakt, że rower publiczny, w przeciwieństwie do roweru prywatnego, nie zmusza pasażera do takiej samej, „symetrycznej” podróży powrotnej. To, że podróżny dojechał rano na dworzec rowerem publicznym, nie oznacza, że musi nim wrócić wieczorem. Dzięki temu system transportowy staje się bardziej elastyczny, pozytywnie wpływając na mobilność mieszkańców.

Rozwój ruchu lokalnego, wewnątrzdzelnicy

Większość bardzo krótkich połączeń, od nawet 500 m do 2 km, jest wykonywana dzisiaj samochodem, z braku rozsądnej alternatywy. Powyżej 500 m przeważnie uznaje się, że jest zbyt daleko, żeby iść pieszo (dodatkowo noszenie np. zakupów, toreb, teczek przez pieszego jest uciążliwe). Z kolei takie dystanse są przeważnie zbyt krótkie dla komunikacji zbiorowej. Użytkownik podświadomie nie akceptuje, by dłużej czekać na transport niż nim jechać. Brak skutecznego sposobu przemieszczania się na takich odległościach powoduje często rezygnację z podróży lub skłania do wykorzystania auta. To z kolei może powodować, że mieszkańcy robią zakupy rzadziej, ale za to w bardziej oddalonych od miejsca zamieszkania (a często wręcz umiejscowionych poza obszarem danego miasta) hiper- lub supermarketach, przez co lokalne sklepy tracą potencjalnych klientów, a w dłuższej perspektywie znikają, zubożając ofertę usługową na danym obszarze.

Tu rozwiązaniami są rower prywatny i rower publiczny, który w swoich różnych formach pozwala na proste odbycie krótkich i średnich podróży wewnątrzdzelnicy. Tym samym pozwala na rewitalizację lokalnego sektora usługowego (patrz schemat nr 6).

Jakie są zadania inne niż czysto funkcjonalne?

Poprawa wizerunku roweru i osób korzystających z roweru

Moda na rower publiczny poprawia ogólny wizerunek rowerzysty. Dzięki temu kierowcy lub pasażerowie komunikacji zbiorowej nie powinni postrzegać rowerzysty jako „zawalidrogi”. Dodatkowo wzrasta społeczna potrzeba i akceptowalność budowy dróg dla rowerów i innych form infrastruktury rowerowej.

Ostatni sukces w różnych edycjach budżetu obywatelskiego, pokazuje jak wypożyczalnia rowerów wpływa na potrzebę i akceptowalność infrastruktury rowerowej. We Wrocławiu, gdzie wypożyczalnia działa kilka lat, projekt nr 269 „Rowerowy Wrocław – bezpieczne trasy rowerowe w centrum” zdobył 15 925 głosów, podczas gdy drugi projekt już zaledwie 8 121 głosów. Imponujący wynik, pokazujący zmianę nastawienia mieszkańców do roweru.

Zresztą w Łodzi i Szczecinie projekty systemów wypożyczalni rowerów publicznych zwyciężyły w głosowaniach budżetów obywatelskich w 2013 roku, co wskazuje, że mieszkańcy naprawdę oczekują u siebie takiej usługi, gdyż podobna usługa w innych miastach ma dobry wizerunek.

Zachęcenie do korzystania z rowerów prywatnych

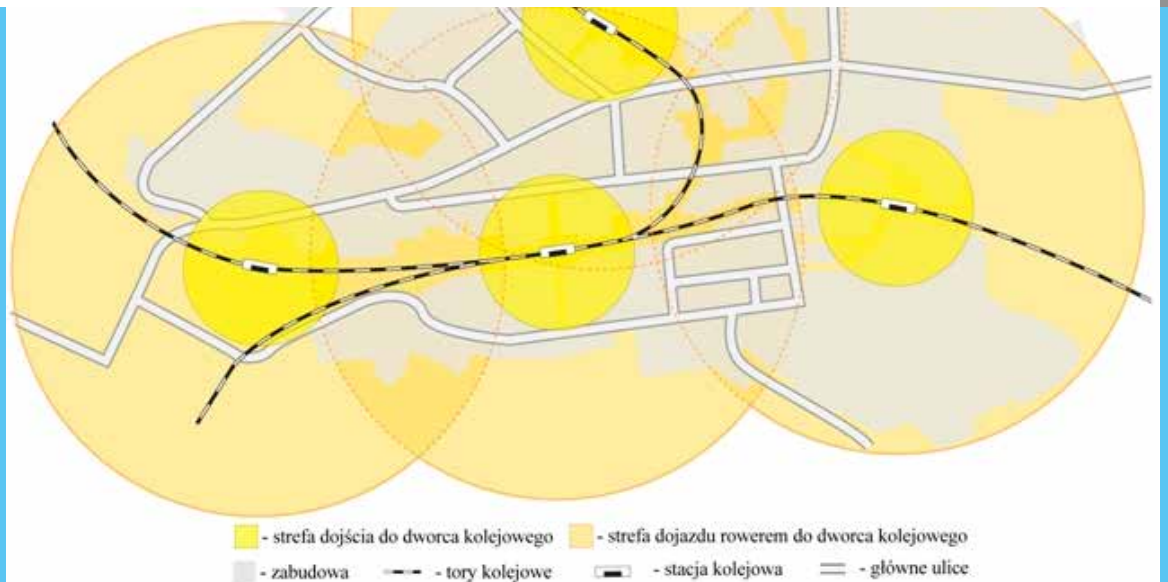
Rower publiczny dla wielu mieszkańców stanowi pierwszy krok do regularnej jazdy w mieście w celach innych niż rekreacyjne. Daje to mieszkańcom możliwość sprawdzenia roweru jako środka transportu w warunkach miejskich przed podjęciem decyzji o kupnie własnego.

W Paryżu dzięki wprowadzeniu wypożyczalni rowerów publicznych vélib' liczba rowerzystów wzrosła trzykrotnie, mimo że jeżdżący na vélib'ach nie stanowią wcale większości paryskich rowerzystów. Wielu paryżan, zasmakowawszy vélib'a, zdecydowało się na kupno lub wyjęcie z piwnicy własnego roweru. Również we Wrocławiu

Schemat nr 1
Zasięg
oddziaływania
stacji kolejowej
na pieszych:
słabe pokrycie
obszaru

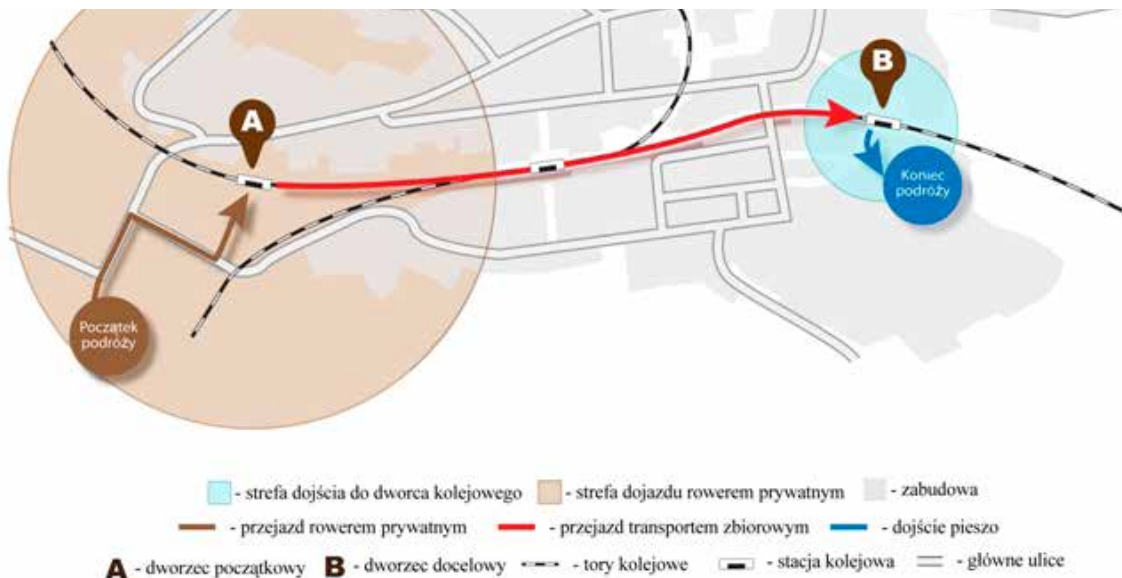


Schemat nr 2
Zasięg
oddziaływania
stacji kolejowej
z rozróżnieniem
na pieszych
i rowerzystów:
zasięg rowerowy
pokrywa
cały obszar
dzięki wyższej
prędkości
i dłuższemu
akceptowanemu
czasowi
przejazdu

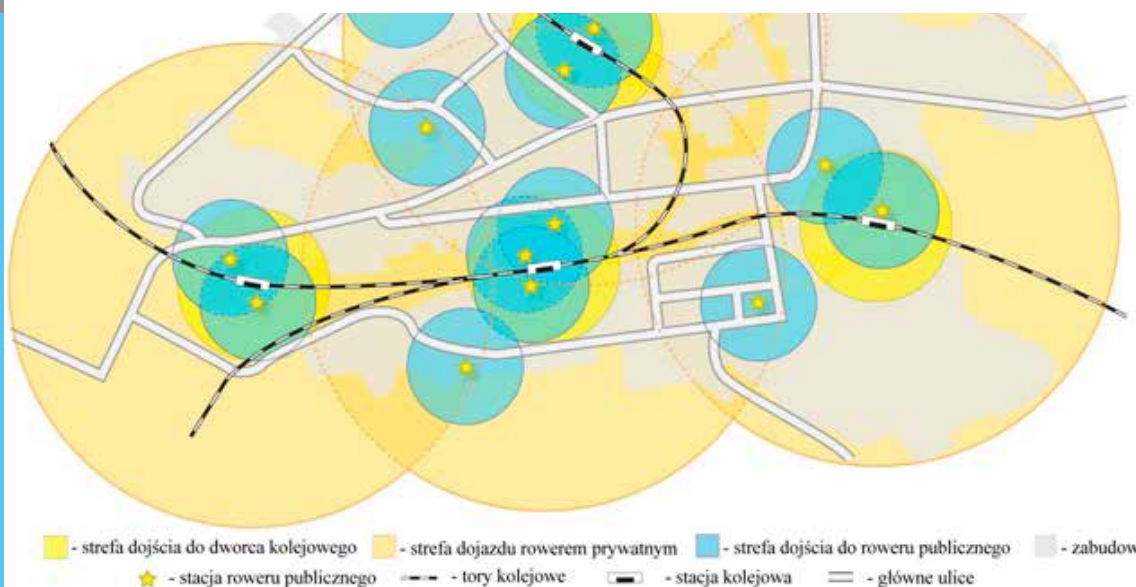


Schemat nr 3
Przykładowa
podróż łączona -
rower prywatny
+ kolej
+ dojście pieszo

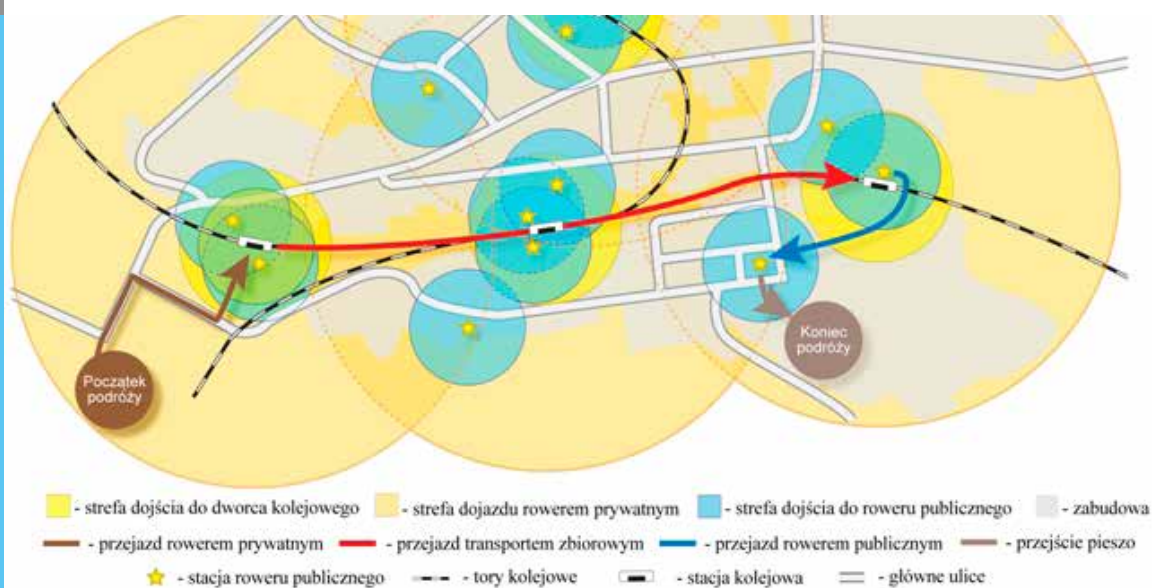




Schemat 3.1
Asymetryczność zasięgu oddziaływania dworców początkowego i końcowego w przypadku podróży łączonej z rowerem, gdy kolej nie umożliwia przewozu roweru

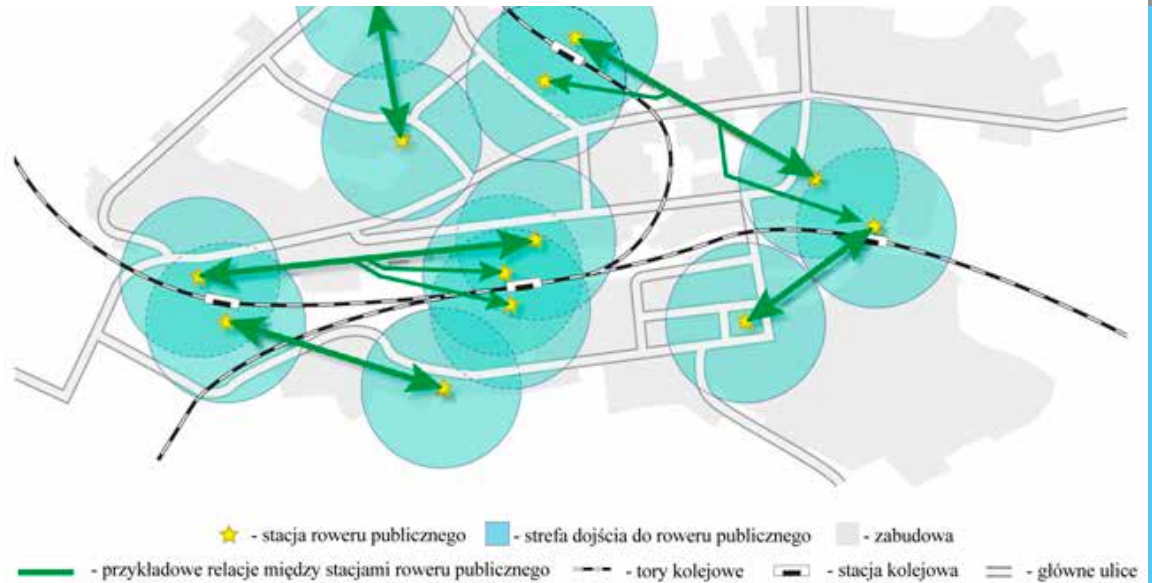


Schemat 4
Zasięg oddziaływania stacji roweru publicznego, roweru prywatnego i pieszych



Schemat 5
Przykładowa podróż łączona - rower prywatny + kolej + rower publiczny

Schemat 6
Wykorzystanie rowerów publicznych do podróży wewnątrzdzielnicowych



zanotowano znaczny przyrost liczby rowerzystów – w dwa lata od wdrożenia wypożyczalni rowerów ruch rowerowy wzrósł na wybranych skrzyżowaniach o 44%. Podobny efekt jest celem w ramach realizacji każdego roweru publicznego.

Promocja zdrowego i aktywnego trybu życia

XXI wiek jest epoką, gdy z jednej strony medycyna stanęła na niebywale wysokim poziomie, a równocześnie coraz większe żniwa zbierają tzw. choroby cywilizacyjne, związane z siedzącym trybem życia oraz jakością powietrza. Rower publiczny pozwala na walkę zarówno z brakiem aktywności fizycznej, jak i z problemem jakości powietrza, jako środek zeroemisyjny.

Poprawa wizerunku samorządu na wielu płaszczyznach

Wprowadzenie roweru publicznego poprawia wizerunek miasta, które go wprowadza, na bardzo wielu płaszczyznach. Poprawia się wizerunek miasta wobec mieszkańców, warto dodać – wyborców, gdyż zyskują nowy, dodatkowy wybór środka transportu. Jest to krok w kierunku multimodalności, czyli zaoferowania mieszkańcom realnego wyboru pomiędzy różnymi środkami transportu. Mieszkańcy bardzo cenią taką elastyczność.

Ważne jest też, że rower publiczny pozytywnie postrzegany jest również przez potencjalnych inwestorów i członków tzw. tkanki kreatywnej.

Rower publiczny w godzinach szczytu i poza nimi

Wypożyczalnia jest też tanim i skutecznym sposobem na kongestię, czyli tzw. korki. Rowery, o ile tylko mają odpowiednią infrastrukturę, nie stoją w korkach. Są zarówno rozwiązaniem indywidualnym (rowerzysta nie stoi w korku), jak i globalnym (każdy kierowca na rowerze to mniejszy korek).

Oczywiście nie każdy stoi w korkach we własnym samochodzie. Godziny szczytu to również uciążliwy tłok w komunikacji miejskiej. Rower miejski to sposób na przeciążoną komunikację zbiorową – zdecydowanie wygodniej jest na siodełku niż w ścisaku w autobusie czy tramwaju.

Z kolei poza godzinami szczytu komunikacja miejska nie jest w stanie zapewnić częstych kursów. Na szczęście na rower publiczny nie musimy czekać, niezależnie od pory dnia i nocy.

Kluczowe kwestie w przygotowaniu koncepcji

Działania wstępne

Polskie doświadczenia jednoznacznie wskazują, że odpowiedni zespół wraz z kompetencjami i budżetem jest w stanie prowadzić skuteczną prorowerową politykę w mieście. Od 2007 r., od powołania pierwszego w kraju „oficera rowerowego”, do 2014 r. w Polsce funkcjonuje ponad 30 urzędników pracujących na cały etat nad realizacją polityki rowerowej. Za wytyczną kierunkową realizacji niezbędnych zmian infrastrukturalnych należy zatem przyjąć następujące zabiegi:

- powołać osobę lub zespół odpowiedzialny zarówno za wypożyczalnię rowerów, jak i koordynację polityki rowerowej;
- wyposażyć samorząd w techniczne standardy wyznaczające, jak dokładnie ma powstawać infrastruktura rowerowa, zarówno technicznie (np. z asfaltu, a nie z kostki), jak i kreślarsko (szerokości, zachowanie skrajni, itd.);
- stworzyć spójną dla całego obszaru koncepcję przebiegu tras rowerowych oraz systemu rowerów publicznych
- ustalić harmonogram realizacji powyższej koncepcji;
- zabezpieczyć budżet na realizację powyższego dokumentu.

Analiza uwarunkowań lokalnych

Inwentaryzacja potrzebna do przygotowania koncepcji roweru publicznego dzieli się na kilka etapów. Przede wszystkim to wizje lokalne obszaru – nie można koncepcji tworzyć tylko i wyłącznie na papierze lub przed ekranem komputera. Niezależnie od tego, jak dokładne dane są dostępne w GIS-ie, zawsze należy weryfikować koncepcję w terenie. Przeprowadzić należy również szereg analiz, głównie danych dotyczących gęstości zaludnienia i gęstości generatorów ruchu w poszczególnych obszarach. Brać pod uwagę należy przebieg istniejących bądź planowanych linii komunikacji zbiorowej wraz z identyfikacją kluczowych przystanków przesiadkowych. Określić należy obszar, który zostanie objęty systemem na podstawie tego, gdzie są odpowiednie potencjalne generatory ruchu rowerowego oraz (planowana) infrastruktura rowerowa. Na tej podstawie określa się docelowy rozmiar systemu (objęte dzielnice, liczba stacji i rowerów). Ostatecznie analizuje się dokładnie generatory podróży, określając ich potencjał, m.in. podczas konsultacji społecznych i za pomocą pomiarów ruchu rowerowego oraz innych badań.

Największym ryzykiem jest brak spójnego planu i strategii rozwoju tras rowerowych. Koncepcja tras rowerowych może nie być wdrożona w momencie powstawania koncepcji roweru publicznego, ale powinna być napisana lub przynajmniej tworzona. Bardzo wskazane, aby obie koncepcje powstały równocześnie, tak jak miało to miejsce w przypadku Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Obie koncepcje muszą być spójne oraz być oparte na tych samych analizach (infrastruktura istniejąca, generatory ruchu, ukształtowanie terenu itd.).

Większość polskich miast nie posiada odpowiedniej infrastruktury do bezpiecznego parkowania rowerów, zwłaszcza na noc. Jest to z jednej strony szansą dla roweru publicznego, gdyż rozwiąże on jeden z głównych problemów dla mobilności rowerowej mieszkańców. Z drugiej strony brak parkingów poważnie hamuje rozwój mody na rower jako codzienny środek transportu. Warto zatem wziąć pod uwagę kampanie promujące codzienny rower użytkowy jako element wdrażania roweru publicznego.

Uwarunkowania polskich miast mają wpływ na słabe wykorzystanie rowerów jako środka transportu. Uruchowienie tego potencjału wymaga przemyślanej polityki, która nie powinna ograniczyć się jedynie do wprowadzenia samoobsługowej wypożyczalni rowerów, lecz obejmować zestaw działań realizowanych w sposób możliwie jak najszerzy. Jednostkowe działanie – jak tylko samoobsługowej wypożyczalni – wydaje się najprostszym rozwiązaniem, to jednak wobec braku odpowiedniego przygotowań, może nie zakończyć się pełnym sukcesem.

Dlatego za niezbędne, towarzyszące standardowej samoobsługowej wypożyczalni rowerów, należy uznać:

- koncepcję i budowę tras rowerowych;
- stworzenie systemu parkingów dla rowerów;
- przeprowadzenie kompleksowej kampanii informacyjnej.

Działania wstępne	
Powołać zespół ds. rowerów odpowiedzialny za strategię rowerową w tym wdrożenie roweru publicznego	Napisać i uchwalić dokumenty strategiczne : Koncepcje tras rowerowych Standardy techniczne infrastruktury rowerowej
Ustalić harmonogram działań Realizacja harmonogramu będzie nadzorowana przez niezależny komitet pilotażowy	Inwentaryzacje i analiza: Istniejącej infrastruktury Generatorów ruchu i komunikacji zbiorowej
Projektowanie systemu	
Wybrać obszar i ilość rowerów Minimum 10 km ² centrum i przynajmniej jedną dzielnicę jeden rower na 300-1000 mieszkańców	Wyznaczyć stacje Optymalnie stawiane co 300 do 500 metrów przy generatorach ruchu i węzłach przesiadkowych
Weryfikacja lokalizacji Konsultacje społeczne ws. lokalizacji Inne badania, pozyskiwanie stacji sponsorskich	Elastyczność systemu w czasie realokacja 5-10 procent stacji rocznie możliwość rozbudowania systemu
Wdrażanie systemu	
System prosty i sprawny technicznie Dobry technicznie rower Bardzo prosta rejestracja Dobre biuro obsługi klienta	Polityka cenowa Niska opłata inicjalna 20-30 minutowy darmowy czas (na start) Integracja z komunikacją zbiorową
Strona finansowa Analiza kosztów z podziałem na koszty inwestycyjne i koszty eksploatacyjne Zabezpieczenie środków na minimum 5 lat	Przygotowanie eksploatacji Przygotowanie przetargu Wybór usługi czy kupno sprzętu System kar, podział wpływów
Zachęcenie i zaangażowanie mieszkańców	
Konsultacje społeczne Dekoracja roweru Nazwa /logo systemu Lokalizacje	Polityka wizerunkowa Dobry promocja i „huczny” start Start najlepiej na wiosnę lub wczesnym latem Odpowiedni teasing
Możliwe działania wspierające	
<p>Punkty usług tzw. domy rowerowe Sieć parkingów i wiat na prywatne rowery Wynajem długo i średnioterminowy: Rower dla studenta Rower dla rodzica Rowery nietypowe (składane, elektryczne, towarowe)</p>	

Natomiast opcjonalnymi, uzupełniającymi ofertę elementami mogą być:

- uruchomienie długoterminowej wypożyczalni rowerów;
- uruchomienie wypożyczalni rowerów niestandardowych.

Projektowanie systemu

Docelowy rozmiar systemu a efekt skali

Ze względu na koszt (choć jest on niski w porównaniu do inwestycji z zakresu transportu zbiorowego, np. linii tramwajowej) często pojawia się pomysł, by rower publiczny wprowadzać stopniowo. Można zadanie podzielić na etapy pod warunkiem, że już na pierwszym etapie osiągniemy efekt skali. System musi liczyć przynajmniej 30 stacji i pokrywać powiązane funkcjonalnie generatory ruchu. Załączkowy system BikeOne (Kraków) dużo gorzej

funkcjonował niż stosunkowo podobnych rozmiarów system we Wrocławiu. Wynikało to z faktu, iż BikeOne tylko mniej więcej pokrywał wiele generatorów ruchu w centrum Krakowa, były to generatory albo niepowiązane transportowo lub położone zbyt blisko, by użytkownik wybrał rower.

Zazwyczaj w określaniu liczby rowerów w danym systemie bazuje się na wskaźniku liczby rowerów w przeliczeniu na ilość mieszkańców. W dużych miastach zachodniej Europy, jak Paryż czy Lyon, stosunek ten wynosi nawet około 1:150. W wariacie docelowym, ze względu na początkowy etap rozwoju zarówno infrastruktury, jak i ruchu rowerowego, zróżnicowaną gęstość zaludnienia, niejednolity charakter zabudowy oraz nierównomierny układ linii komunikacji zbiorowej, realny na polskie warunki współczynnik waha się pomiędzy 1 rower na 500 mieszkańców a 1 rower na 1000 mieszkańców. W przypadku niskiej gęstości zaludnienia dopuszcza się rezygnację z lokalizowania stacji.

Miasto	Lyon	Paryż	Warszawa	Opole	Lublin	Białystok
os. na rower	154	97	582	838	872 (436)*	983 (660)*

(*) Lublin i Białystok po zapowiadanych na 2015 rozbudowach systemów

Propozycja realizacji wypożyczalni rowerów długoterminowych jest zalecaną odpowiedzią na ewentualny zarzut wykluczenia mieszkańców mniej zagęszczonych obszarów z systemu.

Odległości pomiędzy stacjami

W obszarze bardzo zwartej zabudowy, optymalne odległości pomiędzy stacjami powinny wynosić 300-500 m (wg analizy różnych systemów m. in. Paryż i Lyon). Średnia odległość dojazdu do stacji wynosi wtedy około 150-250 m. Ze względu na zagęszczenie polskich miast, można dopuścić odległości pomiędzy stacjami wynoszące około 500-600 m w rejonach stosunkowo zwartej zabudowy.

Jeżeli z analiz gęstości zaludnienia i gęstości celów podróży wynikać będą odległości wyższe niż 600 m warto rozważyć inne rozwiązania niż rower samoobsługowy, przynajmniej jako dopełnienie.

Bardzo przydatne może również być doświadczenie operatora, który na podstawie wiedzy praktycznej z innych miast pozwoli na uniknięciu niektórych błędów. Ta sama stacja, przesunięta o zaledwie kilka metrów, może funkcjonować zupełnie inaczej ze względu na detale lokalizacyjne, dobrze znane operatorom. Warto więc prowadzić z nimi dialog w tej sprawie.

Etap startowy a docelowy

Zdecydowanie łatwiej jest zwiększyć obszar objęty systemem, niż dogęszczać obszar już objęty systemem. Dlatego jeżeli nie wdramy całego systemu na raz, wariant startowy powinien obejmować obszar mniejszy, ale w miarę możliwości z zachowaniem docelowej gęstości stacji.

Klucz lokalizacji stacji

Szczegółowy rozkład gęstości zaludnienia, a właściwie gęstości podziału zadań transportowych, jest jedną z głównych danych wykorzystanych przy lokalizowaniu stacji.

Lokalizacje stacji wynikają z lokalnych uwarunkowań każdej objętej obszarem dzielnicy. Do najważniejszych czynników zalicza się: generatory ruchu, gęstość zaludnienia, integrację z transportem zbiorowym, istniejąca lub planowana infrastruktura rowerowa oraz – dodatkowo, gdyż nie jest to główny cel – miejsca rekreacji.

Przed realizacją projektu zaleca się przeprowadzenie konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców, urzędu miasta oraz zarządcami komunikacji zbiorowej celem określenia priorytetowych obszarów realizacji projektu.

W etapie startowym pomijane mogą być dzielnice o słabszym potencjale, czyli niższym zagęszczeniu ludności i generatorów ruchu, większej odległości od ścisłego centrum oraz transportu zbiorowego. W obszarach niepo-

krytych systemem warto rozważyć wstawianie stojaków rowerowych celem aktywizacji użytkownika prywatnych rowerów.

Część stacji, bazując na doświadczeniach innych miast, np. Warszawy i Wrocławia, może zostać sfinansowana przez inne podmioty niż samorząd lokalny (np. sponsorzy prywatni – centra handlowe, biurowce, nowe inwestycje deweloperskie, uczelnie). W dużej mierze skuteczna promocja dobrze zrealizowanej wypożyczalni może wpłynąć na rozwój systemu bez konieczności angażowania finansowych środków przez samorząd lokalny. Przykładowo, we Wrocławiu gmina zamówiła 140 rowerów i 17 stacji, podczas gdy system po dwóch latach rozbudowany został przez operatora do liczby 33 stacji i 200 rowerów.

Ze względu na zapewnienie elastyczności projektu, zaleca się przewidzieć relokację stacji, czyli możliwość przeniesienia stacji w zależności od potrzeb i obserwowanego zainteresowania:

- w pierwszym roku działania od 5% do 15%;
- w latach następnych ok. 2-5% każdego roku.

Część stacji może być całkowicie mobilna i służyć do obsługi miejsc gdzie, potrzeby transportowe są chwilowe, np. przed stadionem w dniu koncertu lub meczu. Należy wtedy oczywiście pamiętać przede wszystkim o zapewnieniu stojaków dla prywatnych rowerów.

Dodatkowo za dobrą praktykę uważa się systemowe prowadzenie regularnych konsultacji z mieszkańcami odnośnie do zmian lokalizacji stacji oraz monitorowania zainteresowania systemem.

Kwestie techniczne: rower

Rowery ze względu na charakter wykorzystania powinny charakteryzować się pewnymi szczególnymi cechami:

- szczególnie wytrzymałe przy ograniczonej wadze – jak najlepszy kompromis pomiędzy wytrzymałością a wagą;
- rama uniwersalna, typu unisex, z niskim przekrokiem, aluminiowa, dodatkowo wzmocniona;
- sztyca z oznaczoną regulacją do wzrostu w dużym zakresie (np. 155-185 cm);
- elektrozamek umożliwiający dokowanie roweru do stanowiska;
- oświetlenie przednie i tylne LED ze zintegrowanym światłem odblaskowym;
- zasilanie przedniego i tylnego światła typu LED z dynamą w piaście;
- wyposażone w funkcjonalny koszyk;
- wyposażone w dzwonek;
- wyposażone w odblaski na kołach i pedałach;
- standardowych rozmiarów koła (26 lub 28 cali);
- wyposażone w opony z antyprzebiciową wkładką lub opony pełne;
- błotniki (profilowane, z dodatkowych "chłapaczem");
- osłona łańcucha lub tzw. „wał Kardana”;
- biegi w piaście (przynajmniej trzy, w zależności od ukształtowania terenu);
- stosunkowo „miękkie” przełożenia w porównaniu z prywatnym rowerem;
- koszyk o pojemności ok. 15 litrów i nośności ok. 5 kg;
- wszelkie śruby i mocowania utrudniające kradzieże, wandalizm.

Zdecydowanie nie zaleca się tylnych bagażników, by uniknąć wożenia na nich pasażerów, co groziłoby uszkodzeniem roweru.

Opis stacji

Stacja roweru publicznego składa się z pewnej liczby stanowisk oraz z panelu. Jedna stacja, w zależności od dostępnego miejsca, może składać z kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu stanowisk, które mogą być ustawione w linii prostej, pod kątem, w kształcie półkola, litery „U”, lub też ustawione w więcej niż w jednym rzędzie stanowisk. Należy stacje lokować w miarę możliwości w jezdni lub bezpośrednio przy niej z łatwym wjazdem, by nie namawiać użytkowników do jazdy chodnikiem.

Ważnym elementem stacji jest panel. Panel jest wyposażony w ekran i komputer, pozwala na wypożyczenie roweru, sprawdzenie stanu konta oraz szereg innych działań. Panel standardowo powinien dawać możliwość rejestracji nowych użytkowników.

Wyzwania w eksploatacji

- **Rotacja i zapewnienie uniknięcia stacji pustych i pełnych:** Należy dokładnie określić w umowie, jak długo dopuszczalne jest, by stacja była pełna lub pusta.
- **Wandalizm:** Należy ściśle współpracować z policją i strażą miejską, by od samego początku nie tolerować niszczenia mienia. Warto rozważyć określenie w wymaganiach przetargowych montaż monitoringu wizyjnego na każdej stacji.
- **Niechętne środowiska rowerowe:** Należy wyjaśnić kwestie efektu kuli śniegowej: „będzie Was więcej, a to jest waszym celem!”. Oraz zapewnić, że koszt roweru publicznego nie zmniejszy nakładów na infrastrukturę, wręcz przeciwnie.
- **Konflikty z pieszymi:** Należy prowadzić kampanię uświadamiającą rowerzystów, że nie wolno jeździć po chodniku. Oczywiście budowa dróg dla rowerów też rozwiązuje problem.
- **Pagórkowość:** Rowerem zdecydowanie łatwiej jechać z górki niż pod górkę, a przenoszenie rowerów przez operatora jest kosztowne. Warto pomyśleć o wynagrodzeniu rowerzysty jazdy pod górkę, np. w postaci darmowych minut. Ma to miejsce np. w Paryżu.

Polityka cenowa

Niespodziewany sukces modelu paryskiego wiele zawdzięcza temu, że użytkownik dysponuje darmowym półgodzinnym czasem przejazdu. Kolejne pół godziny jest stosunkowo tanie. Następnie koszt szybko rośnie, by rowery nie były blokowane. Większość systemów wzorowanych na vélib'ie również wybrała podobną opcję. Oczywiście sam dostęp do usługi też nie jest darmowy, gdyż w większości systemów, by używać roweru, należy uiścić opłatę inicjalną. W miastach zachodnich zamiast opłaty inicjalnej płaci się abonament (dzienny, tygodniowy, miesięczny, roczny).

Jednym z problemów BikeOne była cena abonamentu. W polskich warunkach zaleca się więc, by użytkownik ponosił koszt rejestracji w systemie, np. w postaci opłaty inicjalnej (rzędu 10 zł), a z kolei darmowy czas przejazdu zachęcał do korzystania z roweru w celu komunikacyjnym. Dzięki temu jest zapewniona rotacja rowerów. System KMK bike, który zastąpił BikeOne, ma taryfikację zbliżoną do Warszawy i Wrocławia.

Warto zauważyć, że polskie systemy są najtańsze na świecie, gdyż nie ma w nich abonamentu, który w Londynie czy Nowym Jorku stanowi wysoki wydatek, a mimo tego pozostaje 20-minutowy darmowy czas przejazdu. Można jeździć całkowicie za darmo, taniej niż własnym rowerem. Jest to uzasadnione dla startu systemu, by pozyskać wielu użytkowników, jednak w perspektywie czasu wydaje się rozsądne, by po kilku sezonach darmowy czas zamienić na symboliczne 1 zł, a opłatę inicjalną zwiększyć lub rozważyć abonament. Oba rozwiązania mogłyby współistnieć. Abonament mógłby wynosić akceptowalną sumę (rzędu 100 zł rocznie), która dawałaby darmowy czas na poziomie 30 minut, a 45 minut dla użytkowników premium. Dla pozostałych użytkowników wystarczyłaby opłata inicjalna, ale nie byłoby darmowego czasu, tylko np. wspomniana wcześniej suma 1 zł od pierwszej minuty.

Odczucie, że rower publiczny jest całkiem za darmo, jest szkodliwe, gdyż francuskie badania pokazują, iż użytkownicy nie szanują tego, za co nie płacą, choćby symbolicznie. Negatywnie wpływa to również na postrzeganie roweru i utrzymanie rowerów prywatnych we właściwym stanie technicznym ze względu na ponoszone przy tym koszty.

Warto również postawić na integrację z komunikacją zbiorową. Nie dość, że karta miejska powinna być faworyzowanym nośnikiem do logowania się na stacji, to również cena może być niższa dla klientów komunikacji zbiorowej. Takie namawianie do intermodalności rower publiczny i komunikacja zbiorowa wydaje się jak najbardziej wskazane. Oczywiście integracja to również po prostu wygodne lokowanie stacji i stojaków przy punktach przesiadkowych.

Abonament	Paryż	Lyon	Londyn	Nowy Jork	BikeOne
Roczny (darmowy czas)	29€ (30 min) 39€/29€* (45)	25€ (30 min) 15€** (30 min)	90£ (30 minut)	95\$ (45 minut)	100 zł (20 min)
Tydzień	8€ (30 minut)	5€ (30 minut)	10£ (30 minut)	25\$ (30 minut)	12 zł (20 min)
Dzień	1€70 (30 minut)	1€50 (30 minut)	2£ (30 minut)	9\$95 (30 minut)	brak
Kaucja	Blokada na karcie	Blokada na karcie	Blokada na karcie	Blokada na karcie	120 zł

* dla osób o niskich dochodach ** dla osób w wieku 14-25 lat lub o niskich dochodach

	Lublin	Warszawa	Wrocław	Paryż	Paryż (passion)
Darmowy czas	20 minut	20 minut	20 minut	30 minut	45 minut
Pierwszy próg	1 zł (60 min)	1 zł (60 min)	2 zł (60 min)	1€ (60 minut)	1€ (75 minut)
Drugi próg	4 zł (120 min)	4 zł (120 min)	6 zł (120 min)	3€ (90 minut)	3€ (105 minut)
Trzeci próg	8 zł (180 min)	9 zł (180 min)	10 zł (180 min)	7€ (120 minut)	7€ (135 minut)

	Lublin	Warszawa	Wrocław	Białystok	BikeOne
Opłata inicjalna	10 zł	10 zł	1 zł	10 zł	Saldo minimalne 5 zł

Zróżnicowanie opłat w systemie Biker	Zwykły klient	Klient komunikacji zbiorowej
Darmowy czas	20 minut	30 minut
1 godzina	1 zł	1 zł
2 godziny	4 zł	3 zł
3 godziny	9 zł	7 zł

Koszty i przychody

Koszty i przychody można podzielić na kilka kategorii. System roweru publicznego charakteryzuje się tym, że koszty eksploatacji są stosunkowo wysokie w stosunku do kosztu inwestycyjnego, który należy ponieść na początku. Nie wynika to z awaryjności rowerów lub pazerności operatora, lecz z tego, iż każdy rower będzie wypożyczony nawet 10 razy dziennie, co skutkuje większą ilością bieżących napraw niż u codziennego rowerzysty. Dodatkowo operator musi ponosić koszty związane z przenoszeniem rowerów ze stacji pełnych do pustych.

Koszty inwestycyjne

Zarządzający transportem musi przeznaczyć pewną kwotę na start systemu. Musi też zadać sobie pytanie, czego chce być właścicielem, a czego oczekuje jedynie jako usługi. Przy odpowiednim czasie umowy (najlepiej 5 lat) korzystniejsze wydaje się, by zarządzający nie był właścicielem rowerów, tylko płacił za ich udostępnienie firmie eksploatującej. Osobne przetargi na dostawę sprzętu i eksploatację wydają się obarczone ryzykiem. Jednak w przypadku włączenia do jednej umowy wypożyczalni i systemu parkingów na rowery prywatne zaleca się, by właścicielem wiat był samorząd. Wiaty mają dużo dłuższy okres eksploatacji: na końcu umowy rowery będą już do wymiany, a wiaty będą przeważnie jedynie potrzebować odświeżenia.



Źródło: NextBike



Źródło: NextBike

Koszty zarządzania

Niezależnie, czy zarządzający zostanie właścicielem stacji i rowerów, rower miejski wymaga bieżącego utrzymania, często na poziomie kilkuset złotych miesięcznie za każdy rower. Oprócz czynników wspomnianych wyżej, kosztowne są prowadzenie biura obsługi klienta i infolinii, rozliczanie płatności, zapewnienie sprawnego działania systemu informatycznego, witryny internetowej, bieżąca promocja systemu itd.

Koszty działań wspierających

By osiągnąć sukces przynajmniej 5%, a optymalnie 10% kosztów zarządzania przeznaczyc należy na bieżącą promocję. W razie prowadzenia działań wspierających, takich jak obsługowe długoterminowe wypożyczalnie rowerów, kosztem będzie zakup inicjalny. Serwis i obsługę (z wyłączeniem amortyzacji) sfinansują opłaty od użytkowników.

Kary

Umowa powinna przewidywać system kar, na podstawie obiektywnych wskaźników, takich jak liczba rowerów w poprawnym stanie technicznym, liczba minut, kiedy system jest niedostępny, czas, kiedy stacje są puste.

Przychody od użytkowników

Dobłą praktyką jest, by przychody z przekroczenia okresu darmowego były przychodem operatora. Wtedy ma

on obiektywny interes w promowaniu systemu oraz w tym, by rowerów jeździło jak najwięcej.

Przychody z reklam na rowerach i panelach

O ile model francuski „rower za reklamy” jest niemożliwy w warunkach polskich, o tyle system może być tańszy dzięki zezwoleniu na umieszczanie reklam na rowerach i meblach miejskich systemu. Warto wtedy dokonać obostrzeń co do estetyki i przesłania dopuszczanych reklam.

Działania wspierające

Dla zapewnienia największej efektywności wdrożenia miejskiej wypożyczalni rowerów zaleca się dodatkowo wykorzystanie potencjału rowerów prywatnych. Tu poważnym problemem jest bezpieczne i wygodne parkowanie. Stąd decyzja wielu miast, aby pod jedną marką (np. V1ille w mieście Lille lub Velhop w Strasburgu) starać się zrealizować jednocześnie, jako uzupełnienie samoobsługowej wypożyczalni, sieć bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych przeznaczonych dla prywatnych rowerów.

Firmowanie wszystkich działań jednym logiem, nazwą i identyfikacją wizualną pozwoli na poprawę skuteczności kampanii oraz legitymizuje rower jako równoprawny środek transportu, taki jak pozostała komunikacja publiczna.

Jako dodatkowe wsparcie dla standardowej wypożyczalni warto zaproponować, również za przykładem miast europejskich, wypożyczalnie średnio- i długoterminowe rowerów o różnym przeznaczeniu. Przykładem mogą być francuskie Bordeaux czy Nantes, gdzie wynajem samoobsługowych rowerów dopełniono wynajmem długotermi-

nowym. Dzięki długoterminowej wypożyczalni rowerów proponować można mieszkańcom dwa główne rodzaje rowerów: rowery kosztowne oraz rowery potrzebne przez określony czas, do czasowych zadań.

Rowery drogie, to np. rowery elektryczne, składane czy też towarowe. Wielu potencjalnych użytkowników, ze względu na wysoki koszt oraz niepewność, czy rower sprosta ich potrzebom, boi się zainwestować w rower, postrzegany jako nietypowy. Wypożyczenie przez miasto roweru, np. na miesiąc, pozwoli przekonać się i sprawdzić, czy taki zakup jest zasadny. Zachodnie doświadczenia pokazują, że takie usługi są skuteczne. 80% beneficjentów wynajmu elektrorowerów w Nantes następnie nabywała własny rower, dodatkowo często rower ten pozwalał na rezygnację z podróży samochodem prywatnym.

Innym aspektem niż wysoki koszt jest to, że w określonych sytuacjach rower potrzebny jest tylko na pewien czas. Na przykład wielu studentów nie pochodzi z miejsc, w których studiuje i w związku z tym nie posiada roweru w miejscu uczelni. Dodatkowo studenci są grupą pragmatyczną, której zależy na tanim, niezależnym środku transportu, a takim właśnie jest rower. Jeżdżą przeważnie na trasach symetrycznych i powtarzalnych. Stąd optymalnym dla nich rozwiązaniem będzie udostępnienie rowerów stylistyką nawiązujących do samoobsługowych, ale na cały rok akademicki. Student dysponuje wtedy większą wolnością w użytkowaniu, w zamian za co musi rower utrzymać i dbać o jego bezpieczeństwo. Udane praktyki mają liczne miasta zachodnie jak np. Nantes czy Karlsruhe. Bardzo podobna jest sytuacja z wynajmem roweru z fotelikiem dla dzieci.

Domy rowerowe

By samoobsługową wypożyczalnię uzupełnić wynajmem obsługowym, w wielu zachodnich miastach tworzone są tzw. maison du vélo, czyli „domy rowerowe”, w których możemy wypożyczyć rower, dokonać napraw czy też zebrać informacji o poruszaniu się rowerem po mieście. Domy rowerowe są również miejscami krzewienia tzw. kultury rowerowej oraz przeprowadzają kampanie społeczne.

W celu minimalizacji kosztów do prowadzenia wypożyczalni długoterminowych można wykorzystać istniejące miejsca, takie jak warsztaty rowerowe. Dzięki temu z jednej strony niskim kosztem sprawdzona zostanie funkcjonalność takich miejsc, z drugiej, prowadzić to będzie do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Docelowo miejsca te powinny być organizowane w wyżej wymienionych „domach rowerowych”.

Integracja z systemem parkingów i wiat

Automatyczna wypożyczalnia nie jest (na pierwszy rzut oka) tania w utrzymaniu ze względu na ponoszone bezpośrednio przez zarządcę koszty serwisowania rowerów oraz konieczność rozwożenia rowerów z pełnych stacji, by uzupełnić puste. Bezpieczne parkingi dla rowerów prywatnych pozwalają w stosunkowo tani sposób zwiększyć efekt wdrożenia wypożyczalni rowerów (efekt lewarowania). Dlatego w uzasadnionych lokalizacjach warto zaproponować budowę wypożyczalni zintegrowanych z bezpiecznymi parkingami dla prywatnych rowerów. Taka integracja wynajmu samoobsługowego, długoterminowego i bezpiecznych parkingów z powodzeniem została zrealizowana np. w Lille pod nazwą V'Lille [2]. Dzięki temu można wyeliminować np. niepewność, czy na stacji będzie dostępny rower, lub zrealizować indywidualne potrzeby użytkownika wynikające z niestandardowych warunków, jak np. wzrost, transport dzieci, towarów, potrzeby większej liczby przerzutek itp.

Każdorazowo, gdy jest mowa o stojakach rowerowych, zakłada się montaż stojaków o odpowiednim standardzie funkcjonalności, tj. takich, które pozwalają na przytwierdzenie ramy wraz z kołem roweru (np. w kształcie odwróconej litery „U”). Stojaki mogą być montowane na fundamencie – każdy z osobna do podłoża lub poprzez element łączący większą liczbę stojaków. Zdecydowanie należy unikać wszelkiego rodzaju stojaków umożliwiających przytwierdzenie jedynie przedniego koła roweru, tzw. „wyrwikółki”.

Analiza historii wybranych systemów roweru miejskiego w Polsce

Pierwszym systemem wdrożonym w Polsce był Krakowski BikeOne (symbolicznie uruchomiony na koniec 2008, faktycznie na wiosnę 2009 roku). System niestety w pierwszej fazie działania nie okazał się sukcesem, co można tłumaczyć wieloma niedoskonałościami. Pierwszą był brak efektu skali: system obejmował 100 rowerów i 12 sta-

cji położonych na bardzo ograniczonym obszarze. Dodatkowo ze względów konserwatorskich nie zezwolono na postawienie stacji przy samym Rynku Głównym, mimo iż jest to główny cel podróży wielu osób poruszających się po Krakowie. Tym samym gęstość systemu była względnie zadowalająca, ale zabrakło efektu skali (zbyt mały obszar pokryty stacjami) i dogłębnej analizy potrzeb ruchu. Kolejnym, ważnym problemem była konieczność wpłacenia kaucji i regulowania abonamentu, postrzeganego przez użytkowników jako zbyt wysoki w stosunku do jakości i funkcjonalności oferowanego produktu.

Obecnie system został całkowicie odmieniony, wymieniono sprzęt i oprogramowanie na nowe, zmieniono nazwę (na KMK Bike) i operatora. System ma już minimalny rozmiar, by być funkcjonalny, choć planowana jest dalsza rozbudowa. Ciekawe są również doświadczenia Krakowa z zakresu rozpisania osobnych przetargów na dostawę sprzętu i osobnego przetargu na operatora, choć nie wydają się one optymalnym rozwiązaniem: gdy skończy się kontrakt, zarządca zostanie ze zużytymi rowerami nadającymi się jedynie do utylizacji. W przypadku wygrania przetargów przez różne firmy istnieją obawy o stosunki pomiędzy tymi firmami, dodatkowo trudno w takiej sytuacji liczyć na pełne wsparcie operatora podczas dopinania systemu na ostatni guzik.

Zupełnie inaczej stało się we Wrocławiu. Po pierwsze system, WRM, zainaugurowano w czerwcu, dając dużo czasu użytkownikom na zapoznanie się z nim podczas korzystnej aury. Dodatkowo, o ile stacji było zaledwie 17 (dziś 33), to odpowiadały one potrzebom transportowym mieszkańców, zwłaszcza studentów oraz korzystających z komunikacji zbiorowej. Podczas gdy w BikeOne często notowano mniej niż jedno wypożyczenie dziennie, we Wrocławiu bardzo szybko notowano wyższe wskaźniki. Pod koniec lata 2011, zaledwie trzy miesiące po uruchomieniu systemu, zdarzały się dni, gdy średnio każdy ze 140 jednośladów był wypożyczony aż osiem razy.

Kolejnym ważnym etapem było otwarcie systemu Veturilo w Warszawie. Rower był planowany kilka lat i od razu pojawiła się funkcjonalna liczba stacji i jednośladów. Dla dużych i średnich polskich miast, które systemu nie posiadały, był to wyraźny sygnał, że to już nie eksperyment, ale trend, za którym należy podążać. Nadmienimy, że Veturilo uznano za jeden z 10 najlepszych systemów rowerów publicznych na świecie wg rankingu dziennika „USA Today”.

Warta zauważenia jest również historia roweru miejskiego w Łodzi. Środowiska rowerowe były mu stosunkowo przeciwne, ale po kilku przemyślnych projektach wygrał jako wniosek tzw. budżetu obywatelskiego. Niestety przetarg trzeba było powtarzać ze względu na zbyt niską dostępną kwotę w stosunku do relatywnie wygórowanych wymagań, np. tego, że w pierwszym przetargu panele umieszczone na stacjach miały być de facto centrami do zarządzania kartą miejską (tzw. migawką). Ostatecznie rower powinien się pojawić w 2015. Projekt łódzki jest ciekawy ze względu na ambitną skalę: 100 stacji na początek w ścisłym centrum, wg parametrów zachodnioeuropejskich, jeżeli chodzi o gęstość rozmieszczenia.

Ciekawy jest przypadek 300-tysięcznego Białegostoku. Nawet krótki upływ czasu od uruchomienia 30 stacji i 300 rowerów (system ruszył 31 maja 2014 roku) pokazuje, że Białostocka Komunikacja Rowerowa BiKeR odnosi sukcesy wśród mieszkańców.

Wszystko wskazuje na to, iż BiKeR jest inwestycją bardzo dobrze przygotowaną, przy wzorowej współpracy jednostki samorządowej z operatorem. Skala systemu jest odpowiednia do wielkości miasta, które po Warszawie jest drugim polskim miastem o najwyższej gęstości zaludnienia. Białystok jest stosunkowo dobrze pokryty budowaną od kilku lat funkcjonalną siecią dróg rowerowych, liczących już dzisiaj 100 km, lokalizacje stacji rowerowych są dobrze przemyślane i rozłożone po całym mieście, inaczej niż w przypadku BikeOne, czyli pokrycia samego centrum bez żadnej z dzielnic. Już na rok 2015 przewidziano rozbudowę systemu, co zaowocuje proporcją 1 rower publiczny na 660 mieszkańców, przy optymalnej wartości 500, przyjmowanej dla miasta średniej wielkości.

Białystok w sierpniu 2014 roku postawił również bezpieczne wiaty rowerowe przy szkołach. W prasie ten sam artykuł wspominał zarówno o rowerach, jak i planach dotyczących linii autobusowych. Władze miasta postrzegają rower na równi z autobusami, co widać na przykład w taryfikacji: posiadacze abonamentu na Białostocką Komunikację Miejską mają podwyższony darmowy czas wypożyczenia na poziomie 30 minut, zamiast 20 minut, z którego korzystają pozostali użytkownicy. System BiKeR jest zresztą w pełni zintegrowany z komunikacją miejską: użytkownicy logują się na stacjach elektroniczną kartą BKM, a same stacje są zintegrowane z węzłami przesiadkowymi i najpopularniejszymi przystankami autobusowymi. System BiKeR od samego startu odnotował wskaźniki wypożyczeń na 1 rower na poziomie 7 do 12 dziennie (średnio co 36 sekund wypożyczony jest rower).

Trudno się dziwić, że mieszkańcy od początku znają i cenią system, skoro przeprowadzono szerokie konsultacje

społeczne dotyczące propozycji lokalizacji stacji rowerowych, jak i powszechny konkurs na nazwę i logotyp. Dodatkowo nie zapomniano o działaniach wspierających takich jak social media i profesjonalna strona internetowa.

System inaugurowany kilka dni przed publikacją tekstu, mianowicie Lubelski Rower Miejski, bije wszelkie rekordy. Rowerów jest 400, a niecały miesiąc po inauguracji rower był już średnio wypożyczany co 28 sekund. Władze miasta zapowiadają podwojenie systemu w 2015 roku.

Podsumowanie

Rower publiczny to funkcjonalnie rzecz biorąc klucz do multimodalności, czyli stworzenia wysoce elastycznej oferty transportowej, dającej realny wybór mieszkańcom. Wypożyczalnia jest doskonałą okazją, by powstał prawdziwy zespół rowerowy, uchwalono rowerowe standardy techniczne na najwyższym poziomie oraz spójną koncepcję tras rowerowych. Nowe trasy o dobrym standardzie połączone ze spójnym systemem pozwalają na uznanie roweru za równoprawny środek transportu w nowoczesnym mieście. Stąd twierdzenie, że największą zaletą systemu jest skokowy wzrost liczby rowerzystów wynikający z pobudzenia drzemiącego potencjału rowerowego.

Jeżeli nie jest działaniem odosobnionym, tylko wkomponowanym w serię spójnych działań, wdrożenie systemu, odpowiednio przemyślanego, z doświadczonym operatorem, może zakończyć się wyłącznie sukcesem, dla szczęścia i zdrowia mieszkańców, a przy okazji dla środowiska, finansów i promocji danego samorządu.

Miasto	Nazwa systemu	Liczba rowerów	Liczba stacji	Rok uruchomienia
Warszawa	Veturilo i Bemowo Bike	prawie 3000	200	2012
Łódź	System planowany	1000	100	Planowo 2015
Lublin	Lubelski Rower Miejski	400	40	2014
Szczecin	Bike-S	338	33	2014
Białystok	BiKeR	300	30	2014
Kraków	BikeOne (KMK Bike)	100 (270)	29	2008 (2013)
Wrocław	Wrocławski Rower Miejski	200	33	2011
Poznań	Poznański Rower Miejski	170	16	2012
Opole	Opole Bike	149	14	2012
Toruń	Toruński Rower Miejski	120	12	2014
Rzeszów	Roweres	100	b.d.	2011
Sopot	Rower Trójmiejski	80	8	2013
Grodzisk Mazowiecki	Grodziski Rower Miejski	60	8	2014
Konstancin-Jeziorna	Konstanciński Rower Miejski	55	5	2014

[1] Flächennutzungsplan 2010 Freiburg Öko-Institut, Loose W. 2001.

[2] www.vlille.fr.

[3] http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,47375,5706190,Jak_bedziemy_wypożyczac_rowery_BikeOne.html.

[4] <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-w-krakowie-kmk-bike,2350.html>.



PKP
DWORZEC KOLEJOWY
POZNAŃ GŁÓWNY

TAXI
↑
POZNAŃ 110 m

P
Płatny
no parking symbol

Studia przypadków



Źródło: Jacek Goździewicz

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerski transport kolejowy

Obszar działalności:

woj. pomorskie, trasa Tczew – Słupsk

Data uruchomienia: 1951 r.

Liczba pasażerów rocznie: 35 mln (2013 r.).

Rys historyczny:

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., jako samodzielna spółka (pozostająca w strukturach Grupy PKP), funkcjonuje od 1 stycznia 2001 r., kiedy to nastąpiła restrukturyzacja przedsiębiorstwa państwowego PKP i jego podział na mniejsze podmioty. Jednak także wcześniej, w obrębie „dawnych” PKP, SKM stanowiła wydzieloną strukturę, z własnym taborem i elektrowozownią (w Gdyni Cisowej, ukończoną w 1988 r.). Historia SKM sięga 1951 r., kiedy otwarto linię kolejową Gdańsk Gł. – Sopot Kamienny Potok (poprowadzoną równolegle do istniejącej linii, określanej obecnie mianem „dalekobieżnej”). W 1953 r. przedłużono ją do Gdyni Gł., w 1956 r. do Gdyni Chyloni, a w 1957 r. do Rumi. Także w 1957 r. pociągi SKM rozpoczęły kursowanie do Wejherowa.

PKP SKM obsługiwała też linię Gdańsk Gł. – Gdańsk Brzeźno – Gdańsk Nowy Port (zelektryfikowaną w 1951 r.), na której ruch pasażerski, systematycznie ograniczany

od lat 90. XX w., został ostatecznie zawieszony w 2005 r. W 2012 r. trasa została częściowo reaktywowana: rewitalizacji poddano fragment linii PKP PLK nr 249 pomiędzy Gdańskiem Gł. i nowym przystankiem Gdańsk Stadion Expo. Przewozy pasażerskie uruchamiane są okazjonalnie, przede wszystkim w dniach, w których odbywają się imprezy na stadionie piłkarskim PGE Arena Gdańsk.

Charakterystyka działalności:

PKP SKM realizuje obecnie przewozy pasażerskie na trasie Tczew – Gdańsk – Gdynia – Reda – Wejherowo – Słupsk. Odcinek Tczew – Reda obsługiwany jest wspólnie przez SKM i Przewozy Regionalne.

Gros przewozów realizowanych jest po linii 250 Gdańsk Gł. – Rumia, której zarządcą jest PKP SKM. Jest to linia dedykowana stricte przewozom aglomeracyjnym, o dużej gęstości przystanków (przeciętna odległość pomiędzy przystankami wynosi 1,49 km), nie posiadająca skrzyżowań z drogami w jednym po-

ziomie (na liczącej 31 km trasie, tylko dwa skrzyżowania są jednopoziomowe).

Po sieci PKP PLK realizowane są przez PKP SKM przewozy na odcinkach Tczew – Gdańsk Gł. (linia nr 9) oraz Rumia – Słupsk (linia nr 202). Wybrane pociągi SKM, tzw. „Sprinterzy”, kursują po torach PKP PLK także na odcinku Gdynia Gł. – Rumia (202). W rozkładzie jazdy 2013/14 kursuje 5 „Sprinterów” w relacji Gdynia Gł. – Słupsk i 4 „Sprinterzy” w relacji przeciwnej. W 2015 r., po zakończeniu przebudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz, „Sprinterzy” mają zostać wydłużone o relację Gdynia Gł. – Gdańsk Gł.

Z największą częstotliwością, co 7,5 min w godzinach szczytu, pociągi PKP SKM kursują na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Cisowa. Na odcinku Gdynia Cisowa – Wejherowo częstotliwość kursowania wynosi 15 min w godzinach szczytu. Odcinek Gdańsk Gł. – Wejherowo jest obsługiwany w cyklicznym takcie.

Przeciętna częstotliwość kursowania na odcinku Wejherowo – Lębork dochodzi do 20-30 min w godzinach szczytu. Na odcinku Tczew – Gdańsk Gł. częstotliwość kursowania PKP SKM nie przekracza 60 min, jednak biorąc pod uwagę, że gros przewozów w tej relacji realizowany jest przez Przewozy Regionalne – łączna częstotliwość w godzinach szczytu dochodzi do 15-20 min. Na odcinku Lębork – Słupsk przeciętna częstotliwość kursowania PKP SKM nie przekracza 60-90 min.

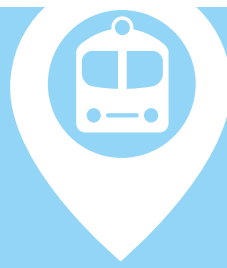
Atuty:

Największym atutem SKM jest możliwość oddzielenia przewozów aglomeracyjnych (realizowanych po linii 250) od przewozów dalekobieżnych oraz regionalnych (na linii 202). Dzięki temu, metropolia trójmiejska, obok metropolii warszawskiej, posiada najlepsze w Polsce warunki do realizacji przewozów aglomeracyjnych.

Drugim głównym atutem PKP SKM są wysokie prędkości handlowe uzyskiwane na linii 250. Na odcinku Gdańsk Gł. – Rumia prędkość handlowa PKP SKM 34 km/godz. Biorąc pod uwagę, iż odcinek ten w całości zawiera się w obrębie aglomeracji, prędkości tę są bardzo konkurencyjne wobec transportu drogowego (tak zbiorowego, jak i indywidualnego).

Atutem SKM jest też wysoka częstotliwość kursowania pociągów (pomiędzy Gdańskiem i Gdynią). W grudniu 2013 r., po kilkuletniej przerwie, powrócono do częstotliwości 7,5 min w godzinach szczytu (w poprzednich latach wynosiła ona 10 min).

Korzystnie na wizerunek spółki zaważyły też m.in. dokonane w ostatnich latach remonty prawie wszystkich peronów zlokalizowanych wzdłuż linii 250, jak również



22

Liczba przystanków na linii 250
(licząc łącznie z Gdańskiem Gł. i Rumią)

wprowadzone w marcu 2014 r. zmiany w taryfie (wprowadzenie m.in. biletów 24-godzinnych).

Mankamenty:

Mimo opisanych powyżej atutów, PKP SKM boryka się z wieloma trudnościami, które wpływają na jakość oferty. Wskutek tych trudności, liczba pasażerów PKP SKM w perspektywie lat 2006-13 zmalała o 10,4%. Działo się to w okresie, w którym popyt na kolejowe przewozy aglomeracyjne znacząco wzrasta: dość wspomnieć, że liczba pasażerów przewoźników kolejowych zajmujących się obsługą metropolii warszawskiej (licząc łącznie KM, SKM Warszawa i WKD) zwiększyła się w tym okresie aż o 76,1%.

Główne mankamenty wpływające na zmniejszającą się liczbę pasażerów PKP SKM są następujące:

- Bardzo zły stan estetyczny większości parku taborowego: spółka dysponuje wyłącznie pojazdami serii EN57 (i jej pochodnymi: EN71), o średniej wieku przekraczającej 30 lat, z których większość nie przechodziła w ostatnich latach żadnych remontów lub były to prace w minimalnym zakresie (np. wymiana foteli i stolarki okiennej);
- Brak pełnej integracji taryfowej pomiędzy organizatorami i operatorami transportu zbiorowego. W aglomeracji trójmiejskiej funkcjonuje kilka róż-

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 8

Rozwiązania taryfowe: 5

Stan taboru: 2

Stan innej infrastruktury: 7

Integracja z innymi gałęziami transportu: 2

Ogólna: 4,8

7,5



minuty to częstotliwość kursowania PKP SKM w godzinach szczytu (pomiędzy Gdańskiem i Gdynią)

nych systemów taryfowych (m.in. PKP SKM, Przewozów Regionalnych, ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, MZK Wejherowo), które nie są wzajemnie honorowane. Oprócz nich, równolegle funkcjonują także tzw. bilety metropolitalne (emitent: Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej), ważne w pociągach i w komunikacji miejskiej. Mnogość taryf powoduje dużą dezorientację wśród podróżnych, zwłaszcza osób przyjezdnych.

Poważnym mankamentem zniechęcającym do korzystania z PKP SKM jest też m.in. fakt, iż komunikacja miejska stanowi często rolę niepotrzebnego konkurenta kolei: widać to zwłaszcza na przykładzie rozbudowanej oferty autobusów i trolejbusów ZKM Gdynia, kursujących równolegle do przebiegu trasy PKP SKM.

Potencjał:

Realizowane są obecnie trzy duże procesy inwestycyjne, który mają szansę wpłynąć w istotny sposób na wzrost zainteresowania korzystaniem z usług PKP SKM:

- Projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej z racji swojego aglomeracyjnego charakteru, w naturalny sposób może wiązać się z rozwojem oferty PKP SKM (przy czym nie jest to przesądzone, gdyż operator realizujący przewozy na liniach zawierających się w ramach „projektu PKM” nie został jeszcze wybrany);
- Przedłużenie linii 250 o ok. 1,5 km, do przystanku Gdańsk Śródmieście (planowane zakończenie inwestycji: listopad 2014 r.) sprawi, iż pociągi PKP SKM będą zaczynać i kończyć bieg bliżej centrum miasta;
- Kompleksowa modernizacja 21 składów PKP SKM (bliisko 1/3 parku taborowego: spółka dysponuje 65 pociągami), która ma się zakończyć do grudnia 2014 r., podniesie komfort podróżowania.
- Władze PKP SKM wstępnie planują na najbliższe lata także m.in. następujące działania inwestycyjne: dokończenie remontu peronów na linii 250, montaż systemu dynamicznej informacji pasażerskiej i remont dworca SKM na stacji Gdynia Gł. Do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-20 zgłoszony został projekt zakupu przez

PKP SKM 10 nowych pociągów. Spółka będzie się też starała najprawdopodobniej pozyskać środki z POIiŚ 2014-20 na przedłużenie linii 250 o odcinek Rumia – Wejherowo, tak aby również na tym fragmencie móc odseparować ruch aglomeracyjny od dalekobieżnego, regionalnego i towarowego.

- Aby nastąpił ponowny, znaczący wzrost zainteresowania korzystaniem z oferty PKP SKM, niezbędne jest też rozważenie w najbliższych innych działań inwestycyjnych i organizacyjnych. Najbardziej pilne są następujące działania:
- Przemodelowanie siatki komunikacyjnej ZTM Gdańsk i ZKM Gdynia (przy okazji uruchomienia PKM), tak aby komunikacja miejska – zwłaszcza na terenie Gdyni – przestała być konkurencyjna, a stała się komplementarna wobec kolei;
- Przedłużenie linii 250 od Gdańska Śródmieścia w kierunku Pruszcza Gd., wraz z połączeniem jej z linią 9 (PKP PLK), tak aby pociągi jadące do Gdańska od strony Pruszcza i Tczewa mogły zatrzymywać się na przystanku Gdańsk Śródmieście.

Opisane powyżej kierunki działań zmierzające do poprawy jakości funkcjonowania PKP SKM dalece wykraczają poza kompetencje spółki: leżą w gestii m.in. jednostek samorządowych, przede wszystkim Województwa Pomorskiego (organizatora przewozów kolejowych), ale także samorządów gminnych. Dlatego też, wysunięta w kwietniu 2014 r. przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju koncepcja przejęcia 100% udziałów przez samorządy, jest kierunkiem pożądanym, gdyż ułatwi zarządzanie spółką i jej integrację z innymi gałęziami transportu.

Obecnie większościowym udziałowcem są PKP SA i Skarb Państwa (w sumie prawie 65% udziałów). Największym samorządowym udziałowcem jest Gdańsk (15,3%). Udziały posiadają też Woj. Pomorskie (12,4%), Gdynia (3,1%), Sopot (2,6%), Pruszcz Gdański (1,5%) i Rumia (0,1%). Pełne „usamorządowienie” PKP SKM miałyby nastąpić równolegle z procesem restrukturyzacji Przewozów Regionalnych.

163 km



Długość trasy Tczew – Słupsk, obsługiwanej przez PKP SKM



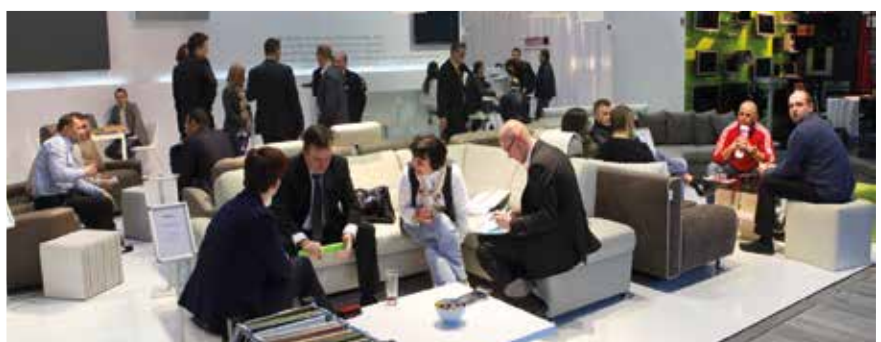
Największy organizator targów w Europie Środkowo-Wschodniej

Ponad 80 imprez
targowych
dla 100 sektorów
gospodarki



Profesjonalni
wystawcy i milion
zwiedzających
z całego świata

Nowoczesna
infrastruktura
wystawiennicza
i konferencyjna



Ponad 70 sal
konferencyjnych
w tym Sala Ziemi
na 2000 osób





Źródło: Jakub Madzjas

Połączenie kolejowe do lotniska Chopina

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerski transport kolejowy

Obszar działalności:

woj. mazowieckie, łączy Legionowo i Sulejówkę Miłosną (przez centrum Warszawy) z lotniskiem Chopina

Data uruchomienia:

1 czerwca 2012 r.

Plany dotyczące skomunikowania centrum Warszawy z lotniskiem za pomocą kolei powstały już w połowie lat 90. Stworzono wówczas Koncepcję Obsługi Komunikacyjnej Lotniska Chopina do 2020 roku. Inwestycja została podzielona na dwie części. Pierwsza z nich została zakończona w 2008 r. i polegała na przebudowie ponad ośmiokilometrowego odcinka torów między stacją Warszawa Zachodnia i Warszawa Okęcie, w trakcie której powstały dwa nowe przystanki osobowe – Warszawa Aleje Jerozolimskie i Warszawa Żwirki i Wigury. Wykonano też dwa nowe tory między stacją Warszawa Zachodnia a przystankiem Warszawa Aleje Jerozolimskie, co pozwoliło na rozdzielenie ruchu dalekobieżnego od podmiejskiego i zwiększenie przepustowości linii. Realizacja tej inwestycji pochłonęła 223,6 mln zł.

Druga część inwestycji pozwoliła na stworzenie połączenia kolejowego z warszawskim lotniskiem. Roboty budowlane rozpoczęły się 17 listopada 2009 roku, a pozwolenie na użytkowanie dla inwestycji uzyskano

18 maja 2012 r. Na podziemnej stacji powstał wyspowy peron o długości 150 m, umożliwiający obsługę dwóch pociągów. Linia na przeważającej długości (1 183 m) przebiega w tunelu na głębokości do 5 m. W trakcie tego etapu inwestycji przebudowano również przystanek Warszawa Służewiec. Całkowity koszt inwestycji wyniósł ponad 300 mln zł.

Otwarcie ruchu pasażerskiego nastąpiło 1 czerwca 2012 r. w związku z Euro 2012. Obecnie dobudowywane jest przejście podziemne łączące stację bezpośrednio z halą przylotów lotniska.

Charakterystyka działalności:

Połączenie kolejowe łączące Legionowo i Sulejówkę Miłosną (przez centrum Warszawy) obsługiwane jest przez dwóch przewoźników kolejowych: Szybką Kolej Miejską i Koleje Mazowieckie.

- **Szybka Kolej Miejska:**

Pociągi linii SKM S2 kursują na trasie: WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA – Warszawa Służewiec – Warszawa Żwirki i Wigury – Warszawa Rakowiec – Warszawa Al. Jerozolimskie – Warszawa Zachodnia – Warszawa Ochota – Warszawa Śródmieście – Warszawa Powiśle – Warszawa Stadion – Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów – Warszawa Wesoła – Warszawa Wola Grzybowska – Sulejówek – SULEJÓWEK MIŁOSNA.

Pociągi linii SKM S3 kursują na skróconej trasie: WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA – Warszawa Służewiec – Warszawa Żwirki i Wigury – Warszawa Rakowiec – Warszawa Al. Jerozolimskie – Warszawa Zachodnia – WARSZAWA CENTRUM.

- **Koleje Mazowieckie:**

Linia oznaczona symbolem KML jeździ na trasie: WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA – Warszawa Służewiec – Warszawa Żwirki i Wigury – Warszawa Rakowiec – Warszawa Al. Jerozolimskie – Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia – Warszawa Toruńska – Warszawa Płudy – Legionowo – Legionowo Przystanek – Chotomów – Nowy Dwór Mazowiecki – MODLIN.

Maksymalna częstotliwość kursowania pociągów ze i do stacji Warszawa Lotnisko Chopina wynosi sześć par pociągów na godzinę.

Atuty:

Największym atutem tej inwestycji jest poprawa dostępności warszawskiego lotniska Chopina dla pasażerów rozpoczynających bądź kontynuujących podróż z centrum Warszawy, poprzez stworzenie alternatywnego dla komunikacji drogowej połączenia kolejowego. Skrócił się również czas dojazdu do lotniska dla pasażerów z obszaru całej Polski poprzez stworzenie bezpośredniego połączenia lotniska Chopina z dworcem kolejowym Warszawa Centralna. Czas przejazdu wynosi obecnie 20 minut.

Transport kolejowy na lotnisko jest dziś standardem w wielu metropoliach. Na lotnisko Chopina możemy podróżować czystymi, bezpiecznymi, nowoczesnymi składami przystosowanymi do potrzeb pasażerów z większym bagażem. Koszt biletu jest stosunkowo niewielki.

Mankamenty:

Ograniczony obszar ciężenia połączenia. Dla większości mieszkańców Warszawy połączenie jest nieatrakcyjne, bo skorzystanie z niego zabrałoby więcej czasu na dojazd do lotniska niż przy pomocy innych środków transportu. Dodatkowo, ze względu na lokalizację lotniska i stosunkowo dobry, szybki i tani dojazd innymi środkami transportu, część potencjalnych pasażerów decyduje się na podróż autobusem, taksówką czy samochodem prywatnym. To wpływa na statystyki ruchu na linii kolejowej łączącej centrum miasta z lotniskiem.

Brakuje również współdziałania ze strony lotniska, np. w zakresie odpowiedniej polityki taryfowej na lotniskowych parkingach. Niski koszt parkingu zachęca raczej do korzystania z własnych aut niż z komunikacji publicznej. Innym możliwym rozwiązaniem jest terminal miasto, jaki funkcjonuje np. w Gdańsku. Możliwość odprawienia się na lot i zdania bagażu w centrum to wielki komfort, zwłaszcza dla turystów i dodatkowy atut połączenia kolejowego.

Brakuje również długofalowej kampanii promocyjnej. Krótco po otwarciu połączenia wystartowała kampania pod hasłem „odlotowe połączenie lotniskowe”, jednak nie miała ona kontynuacji. Brakuje również promocji związanych z biletami.

Dodatkowym problemem jest brak bezpośredniego połączenia terminalu lotniska Chopina ze stacją kolejową.

Potencjał:

Obecnie trwa przebudowa starej części terminalu A na lotnisku Chopina. W ramach inwestycji zaplanowano również budowę przejścia podziemnego łączącego bezpośrednio halę przylotów z lotniskową stacją kolejową.

W dłuższej perspektywie warte rozważenia jest uruchomienie połączeń regionalnych i dalekobieżnych, które obsługiwałyby lotnisko Chopina. Takie rozwiązania ma część największych, światowych hubów. Inwestycja łączyłaby się jednak ze sporymi nakładami finansowymi, dlatego w najbliższej perspektywie jest raczej mało realna.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: **8**

Rozwiązania taryfowe: **3**

Stan taboru: **10**

Stan innej infrastruktury: **10**

Integracja z innymi gałęziami transportu: **3**

Ogólna: 6,8



Źródło: Kasper Fišzer

Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerski transport kolejowy

Obszar działalności:

województwo łódzkie, trasy Łódź Kaliska – Sieradz i Łódź Widzew – Zgierz; od 1 listopada także Łódź Widzew – Łódź Kaliska i Łódź Kaliska – Łowicz Główny; od 2015 r. także Łódź Kaliska – Kutno i Łódź Fabryczna – Kozłowski

Rys historyczny:

Projekt pod nazwą Łódzka Kolej Aglomeracyjna był obecny w debacie publicznej od około dekady. Początkowo miał mieć charakter bliższy kolei miejskiej i obejmować tylko trasy położone w granicach Łodzi oraz w bliskim jej sąsiedztwie. W 2010 r. Sejmik Województwa Łódzkiego zatwierdził zmienioną koncepcję, zakładającą kursy pociągów ŁKA aż do granic województwa (Sieradz, Kutno, Łowicz). W tym samym roku powstała spółka o nazwie ŁKA ze stuprocentowym udziałem województwa. Pierwszy etap projektu ŁKA składał się z trzech komponentów: modernizacji i rozbudowy niektórych elementów infrastruktury kolejowej linii nr 14, 15, 16 i 540 (prace rozpoczęto w marcu 2012 r., zakończono pod koniec 2013 r.), zakupu taboru (w listopadzie 2012 r. przetarg wygrał Stadler Polska, który w kwietniu br. dostarczył pierwsze 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych) oraz budowy zaplecza technicznego na stacji Łódź Widzew (w październiku 2013 r. Trakcja S.A. rozpoczęła budowę, obecnie trwa wyposażanie obiektu).

Data uruchomienia:

15 czerwca 2014 r.

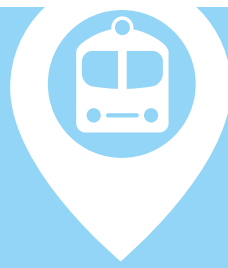
Liczba pasażerów rocznie:

spółka działa krócej niż rok; w pierwszym miesiącu – 29,6 tys.

15 czerwca br. ŁKA uruchomiła przewozy na trasie Łódź Kaliska – Sieradz, a 1 września na odcinku Łódź Widzew – Zgierz.

Charakterystyka działalności:

Charakter wymienionych wyżej tras różni się od siebie. Sieradz – Łódź to trasa o charakterze regionalnym, podczas gdy Łódź Widzew – Zgierz – aglomeracyjnym. Między Sieradzem a Łodzią ŁKA uruchamia obecnie 7 par połączeń, jednak sumarycznie częstotliwość jest znacznie większa dzięki kursującym na tej samej trasie pociągom Przewozów Regionalnych. Nawet po zapowiadanej na grudzień przejęciu przez wojewódzką spółkę obsługi wszystkich połączeń Łódź – Sieradz na linii pozostaną pociągi PR w relacjach wydłużonych do Ostrowa Wielkopolskiego, Wrocławia lub Poznania. Odcinek Łódź Widzew – Zgierz jest natomiast obsługiwany wyłącznie przez 12 par pociągów ŁKA. Na linii sieradzkiej kolej boryka się też z silną konkurencją przewoźników drogowych, której brak w przypadku trasy zgierskiej. Ta druga została w la-



18

tach 2013-2014 poddana rewitalizacji, na którą pierwsza dopiero oczekuje. Wreszcie ruch pociągów między Łodzią a Sieradzem odbywa się nieprzerwanie od czasu jej powstania (wyjąwszy epizody podczas działań wojennych), trasa Widzew – Zgierz została zaś reaktywowana po czterdziestoletniej przerwie (przez większość okresu istnienia służyła głównie przewozom towarowym).

Średnia odległość między przystankami na odcinku Łódź – Sieradz (59,5 km) wynosi 4,9 km, na odcinku Łódź Widzew – Zgierz (13,5 km) – 3,4 km. Na obu trasach występują liczne strzeżone i niestrzeżone skrzyżowania w jednym poziomie z drogami kołowymi.

W ofercie ŁKA brak pociągów przyspieszonych: wszystkie kursy zatrzymują się na każdej stacji i przystanku osobowym. Odstępy czasowe między pociągami ŁKA na odcinku Łódź Kaliska – Sieradz wynoszą przeciętnie 155 minut, w porannym szczycie przewozowym ok. 95 minut, w szczycie popołudniowym ok. 195 minut (pierwszy pociąg w dobie odjeżdża z Sieradza o 5.02, a ostatni wraca tam dwie minuty po północy). Należy jednak zaznaczyć, że nowy przewoźnik na razie uzupełnia jedynie ofertę Przewozów Regionalnych. Jeśli wziąć pod uwagę również pociągi PR (duża ich część ma zostać przejęta przez ŁKA w grudniu), wartości te wynoszą odpowiednio: 54, 32 i 32 minuty. Na odcinku Łódź Widzew – Zgierz pociągi kursują średnio co 82 minuty (rozkład jazdy w dni powszednie nie różni się od świątecznego). Niestety na żadnej z linii nie udało się nadać rozkładowi jazdy postaci cyklicznej.

Wszystkie linie obsługiwane przez ŁKA obecnie, a także te, na których spółka planuje prowadzić przewozy w przyszłości (zob. niżej), są zarządzane przez PKP PLK.

Atuty:

Mocnym punktem ŁKA jest bez wątpienia tabor. Spółka posiada na razie 6 (kolejne 14 jest w trakcie produkcji) elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt 3 z zakładu Stadlera w Siedlcach. Wyprodukowane w bieżącym roku dwuczłonowe pojazdy mają po 200 miejsc dla pasażerów, w tym 80 siedzących. Są przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i bogato wyposażone (m.in. klimatyzacja, elektroniczny system informacji pasażerskiej, biletomaty). Prędkość maksymalna (na razie niewykorzystywana) wynosi 160 km/h. Pociągi ŁKA odznaczają się ponadto wysokim współczynnikiem niezawodności. Wraz z ich zakupem spółka wykupiła u producenta usługę ich serwisowania przez 15 lat. Czynności serwisowe będą wykonywane w budowanym od podstaw zapleczu technicznym, będącym najnowocześniejszym tego typu obiektem w Polsce.

Na korzyść spółki działa też efekt nowości. Nowy szyld pozwala na pozbycie się balastu skojarzeń z Prze-

łączna liczba przystanków na trasach Łódź Kaliska – Sieradz i Łódź Widzew – Zgierz

wozami Regionalnymi czy grupą PKP, których usługi nie cieszą się u pasażerów z regionu najlepszą opinią. Marka ŁKA jest intensywnie (choć nie zawsze w trafiony sposób – zdarzają się np. przypadki sugerowania w materiałach promocyjnych przesiadek na nieistniejące w rzeczywistości pociągi innych przewoźników) promowana przez samorząd województwa. Na szczególną uwagę zasługuje uruchamianie pociągów specjalnych, dowożących mieszkańców regionu (głównie łodzian) w atrakcyjne turystycznie miejsca województwa. Krokiem w dobrym kierunku była też Wakacyjna Promocja Kolejowa (umożliwienie przejazdu pociągami ŁKA i PR w granicach miasta na biletach lokalnego transportu zbiorowego) oraz czasowe wprowadzenie darmowego przewozu rowerów. Pierwszego dnia obsługi danej linii pasażerowie są przewożeni za darmo. Spółka przekonuje do siebie pasażerów także punktualnością: przez 3 miesiące działalności odnotowano jedynie drobne spóźnienia, nieprzekraczające kilku minut.

Mankamenty:

Do największych zagrożeń dla sukcesu ŁKA należy stan infrastruktury. Na odcinku Łódź Kaliska – Sieradz maksymalna prędkość pociągów wynosi 60 km/h z licznymi zwolnieniami na przejazdach niestrzeżonych. W jeszcze gorszym stanie jest trasa do Kutna. Rodzi to obawy o konkurencyjność pociągów wobec indywidualnego

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 6
Rozwiązania taryfowe: 7
Stan taboru: 10
Stan innej infrastruktury: 4
Integracja z innymi gałęziami transportu: 4

Ogólna: 6,2



32 min

częstotliwość kursowania w godzinach szczytu (wraz z pociągami PR)

i zbiorowego transportu drogowego, zwłaszcza w kontekście rychłego otwarcia równoległego do linii sieradzkiej odcinka drogi szybkiego ruchu S8. Wbrew dyplomatycznym wypowiedziom przedstawicieli urzędu marszałkowskiego współpraca z PKP PLK nie układa się najlepiej. Już w październiku ubiegłego roku zapowiedź prac przy obiektach inżynierskich na odcinku Zgierz – Łowicz (które to prace nie zostały wykonane w 2011 r. podczas rewitalizacji linii przy całkowitym zamknięciu toru) i związanych z nimi utrudnień doprowadziły do zmiany harmonogramu uruchamiania poszczególnych tras ŁKA (początkowo pierwsze pociągi miały pojechać właśnie do Łowicza). Także opóźnienia w realizacji tzw. projektu przejazdowego (podnoszenie kategorii przejazdów w celu likwidacji punktowych ograniczeń prędkości) na linii sieradzkiej wprowadziły dezorganizację w rozkładzie jazdy ŁKA, która musiała obsłużyć niektóre połączenia zastępczą komunikacją autobusową.

Niewiele zrobiono także w celu zintegrowania ŁKA z komunikacją miejską. Łódzki Zarząd Dróg i Transportu uruchomił zaledwie jeden nowy przystanek autobusowy w pobliżu przystanku kolejowego Łódź Pabianicka, tymczasem potrzeby zmian w systemie transportowym miasta są znacznie większe. Niewiele lepiej przebiega proces integracji taryfowej: funkcjonuje wprawdzie kodowany na karcie elektronicznej łódzkiego biletu okresowego Wspólny Bilet Aglomeracyjny (pozwala on korzystać z kolei i komunikacji miejskiej w granicach Łodzi, Zgierza i Pabianic), jednak jego cena jest mało atrakcyjna. A honorowanie biletów jednorazowych komunikacji miejskiej ma charakter doraźny (wspomniana wyżej promocja wakacyjna). Nie do końca jasne są też zasady wzajemnego uznawania biletów przez ŁKA i PR.

Także wspomniana wyżej niska częstotliwość sprawia, że ŁKA jest na razie kolejną „aglomeracyjną” tylko z nazwy. Z krytyką – m. in. z powodu niedopasowania pór odjazdów pociągów do potrzeb pasażerów – spotyka się cały projekt najbliższego rozkładu jazdy pociągów regionalnych w województwie.

Potencjał:

1 listopada br. ŁKA uruchomi pociągi z Łodzi Kaliskiej na Widzew przez Chojny i do Łowicza. W grudniu przejmie w całości obsługę linii sieradzkiej. Pierwszy etap projektu ŁKA uzyska docelowy kształt wraz z wejściem przewoźnika na trasy Łódź Kaliska – Kutno oraz Łódź Fabryczna – Koluszki.

Według zapowiedzi UMWŁ, w obecnej unijnej perspektywie budżetowej pociągi ŁKA mają dotrzeć do Tomaszowa Mazowieckiego, Piotrkowa Trybunalskiego i być może Bełchatowa. W tym celu konieczny będzie zakup dodatkowego taboru. Samorząd deklaruje jednak, że na liniach województwa jest miejsce także dla pociągów PR.

W sferze taryfowej trwają prace nad kolejną reformą Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego (integracja z komunikacją miejską w kolejnych miastach, a także dodanie najmniejszej strefy, obejmującej jedynie granice Łodzi). Padają też zapowiedzi zbudowania wokół ŁKA systemu niskoemisyjnego transportu zbiorowego, opartego na węzłach przesiadkowych przy stacjach kolejowych i obejmującego większość obszaru województwa.

Jeśli chodzi o infrastrukturę, od dawna potrzebnych rewitalizacji mają doczekać się do 2022 r. linie nr 14 i 16 (inwestycje zawarte przez urząd marszałkowski w kontrakcie terytorialnym). Towarzyszyć ma temu dalsze zagęszczanie sieci przystanków, zwłaszcza na terenie Łodzi. Szczególne znaczenie będzie miała planowana budowa tunelu średnicowego (Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Żabieniec), którego obsługa może pomóc odegrać ŁKA kluczową rolę w miejskim lokalnym transporcie zbiorowym.

Konkludując, należy stwierdzić, że projekt ŁKA ma duże szanse na odniesienie sukcesu. Jego wyznacznikami będzie poprawa standardu połączeń kolejowych w regionie oraz przyciągnięcie do kolei nowych pasażerów. Osiągnięcie celu zależy jednak od harmonijnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów (UMWŁ, władze powiatów i gmin, ZDiT, PKP PLK), która dotychczas pozostawiała wiele do życzenia.

73 km



łączna długość obsługiwanych tras

Pion wydawnictw i konferencji
Zespołu Doradców Gospodarczych TOR
specjalizujący się w projektach komunikacyjnych,
takich jak portale internetowe, magazyny i wydarzenia.



Serwis informacyjny poświęcony szeroko pojmowanej infrastrukturze; źródło informacji o drogach, lotniskach, portach, energetyce, prawie i polityce.

rynekinfrastruktury.pl



Portal będący najnowszym projektem TOR Wydawnictwo, promujący nowoczesne rozwiązania w komunikacji oraz zintegrowany transport.

transport-publiczny.pl



Portal poświęcony aktualnym wydarzeniom na rynku kolejowym oraz wszelkim informacjom związanym z działalnością branży transportu szynowego w Polsce.

rynek-kolejowy.pl



Źródło: Jacek Goździewicz

Tramwaje Śląskie

Podstawowe dane:

Rodzaj działalności: pasażerski transport tramwajowy
Obszar działalności: woj. śląskie, konurbacja górnośląska
Data uruchomienia: 1 stycznia 2003 r. – rozpoczęcie działalności spółki
Liczba pasażerów rocznie: 94 mln

Rys historyczny:

Pierwsza linia tramwajów parowych została uruchomiona 27 maja 1894 r. na trasie Bytom – Piekary Śląskie. Jeszcze w tym samym roku linia ta została rozbudowana, tak aby 30 grudnia 1894 r. połączyć Piekary Śląskie z Gliwicami. Powstała trasa miała 34,5 km długości. Rok później na liniach w śródmieściach Bytomia i Gliwic pojawiły się tramwaje konne.

W kolejnych latach powstały linie: Katowice – Siemianowice Śląskie, Królewska Huta – Alfred oraz Bytom – Zabrze. Począwszy od roku 1898 postępowała elektryfikacja linii tramwajowych. W 1899 r. powołano do życia spółkę Schlesische Kleinbahn AG, która zarządzała przewozami tramwajowymi na sieci o długości 122 km. Kolejne lata przyniosły dalszą rozbudowę sieci tramwajowej, a także rozpoczęcie procesu przebudowy linii wąskotorowych na normalnotorowe i jednotorowych

na dwutorowe. W latach 1922-1945 sieć tramwajowa była podzielona pomiędzy Polskę i Niemcy. W obu częściach sieci, aż do wybuchu II wojny światowej, budowano w dalszym ciągu kolejne odcinki tras.

W roku 1949 długość sieci tramwajowej wynosiła 174 km. Do końca lat 60. XX w. trwała dalsza intensywna rozbudowa sieci oraz przekazywanie ostatnich odcinków wąskotorowych na rozstaw normalny (ostatni odcinek wąskotorowy zniknął w 1952 r.). Lata 70. i 80. XX w. przyniosły pierwszą falę likwidacji linii tramwajowych. Zlikwidowano wówczas szereg odcinków w Bytomiu i Gliwicach oraz linię do Piekar Śląskich.

W 1991 r. ze struktur Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach wyodrębnił m.in. Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej (PKT) – protoplastę dzisiejszej spółki Tramwaje Śląskie SA. Od roku 2000 PKT realizowało usługi na zlecenie Komunalnego Związku Komunikacyjnego GOP, od roku 2003 zostało przekształcone w spółkę Tramwaje Śląskie – nowo powstała spółka nie została jednak wówczas skomunalizowana.

Dopiero 30 grudnia 2008 r. akcje spółki Tramwaje Śląskie zostały przekazane gminom, na terenie których funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Są to następujące gminy: Katowice, Sosnowiec, Bytom, Zabrze, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Świętochłowice, Ruda Śląska, Gliwice, Mysłowice, Czeladź, Siemianowice Śląskie. Podział udziałów w spółce nastąpił zgodnie z wielkością pracy przewozowej realizowanej przez tramwaje na terenie danej gminy.

W latach 2006-2009 nastąpiło znaczące ograniczenie siatki połączeń KŚ. Zlikwidowane i rozebrane zostały trasy: Bytom – Dąbrówka Wielka, Będzin – Żychlice, Chorzów – plac Alfreda (Ktowice), Gliwice Zajezdnia – Wójtowa Wieś.

Charakterystyka działalności:

Tramwaje Śląskie realizują przewozy na sieci tramwajowej o długości 200,6 km (sumarycznie 336 km toru pojedynczego, udział odcinków jednotorowych = 44,5%). Obecnie funkcjonują cztery zajezdnie tramwajowe: w Będzinie, Katowicach, Bytomiu oraz Gliwicach. Spółka posiada również własny zakład remontowy mieszczący się w dawnej zajezdni w Chorzowie Batorem. Tabor liniowy przewoźnika składa się z 324 wagonów.

W przeważającej większości są to pojazdy oparte na konstrukcji Konstal 105N (270 sztuk). Eksploatowane są również dwa wagony typu N z przełomu lat 40. i 50 XX w. (kursujące na linii turystycznej nr 38 w Bytomiu), sześć wagonów typu 111N (wagonów te można połączyć w trzy dwukierunkowe pociągi tramwajowe)

oraz 17 tramwajów Citadis 100 (Alstom 116Nd), a także tramwaje używane, sprowadzone z zagranicy, tj. 25 wagonów typu E1 (sprowadzonych z Wiednia) oraz 15 dwukierunkowych wagonów typu Pt (sprowadzonych z Frankfurtu nad Menem). Obecnie do ruchu wprowadzane są wagony Twist (2012N) produkcji bydgoskiej Pesy (zamówione zostało 30 sztuk).

Tramwaje Śląskie realizują na zlecenie KZK GOP przewozy na 31 liniach tramwajowych.

Atuty:

Dzisiejsza sieć tramwajowa w aglomeracji górnośląskiej zapewnia dobrą penetrację oraz dużą dostępność do transportu zbiorowego w obszarach śródmiejskich. Szczególnie widoczne jest to w miastach takich jak Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Bytom i Zabrze, gdzie linie tramwajowe wjeżdżające do ścisłego centrum poruszają się w przestrzeni o ograniczonym lub całkowicie wyeliminowanym dostępie komunikacji indywidualnej (m.in. katowicka ul. Rynek, ul. 3 Maja w Katowicach, ul. Wolności w Chorzowie, ul. Katowicka w Świętochłowicach, rejon placu Sikorskiego w Bytomiu, ul. Wolności w Zabrzu). Tramwaje, kursując reprezentacyjnymi ulicami, często o charakterze handlowo-usługowym, poprawiają ich dostępność, a także pozytywnie wpływają na wizerunek miasta.

Ważnym atutem tramwajów w aglomeracji górnośląskiej jest udział torowisk wydzielonych (227,5 km toru pojedynczego wobec 84,5 km toru pojedynczego znajdującego się w jezdni), dzięki czemu tramwaje w znacznym stopniu są niezależne od nasilających się skutków kongestii drogowej.

Mankamenty:

Podstawowym mankamentem komunikacji tramwajowej w konurbacji górnośląskiej jest w dalszym ciągu znaczny – mimo czynionych w ostatnich latach prac inwestycyjnych – stopień wyeksploatowania infrastruktury komunikacyjnej i taboru, co negatywnie wpływa na niezawodność tramwajów (szczególnie w porównaniu z komunikacją autobusową) oraz zły odbiór społeczny tego środka transportu. Znaczny stopień zużycia infrastruktury (w tym torowisk, rozjazdów, urządzeń obsługi podróżnych) przyczynia się do wysokiej awaryjności, nieatrakcyjnych czasów przejazdu i niskiego komfortu podróży. Podobne skutki spowodowane są złym stanem technicznym i wizualnym taboru – znaczna liczba awarii prowadzących do zatrzymań ruchu, a także niedostateczna estetyka pojazdów oraz komfort podróży stawiają tramwaje w negatywnym świetle.

Istotną mimo wszystko częścią sieci składa się z odcinków jednotorowych, które ograniczają ich przepustowość, uniemożliwiając poprawę atrakcyjności oferty komu-

nikacji tramwajowej bez znacznych nakładów skierowanych na rozbudowę szlaku (dobudowanie drugiego toru). Dodatkowo odcinki takie są znacznie bardziej podatne na zakłócenia w kursowaniu tramwajów – ze względu na system mijanek zakłócenia powstające w jednym z kierunków jazdy oddziałują również na kierunek przeciwny, zaburzając jego funkcjonowanie.

Potencjał:

Obecnie Tramwaje Śląskie realizują projekt pn. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” dofinansowany ze środków finansowych Unii Europejskiej. Projekt ten podzielony jest na dwa podprojekty: jeden realizowany przez spółkę Tramwaje Śląskie SA oraz drugi, będący w realizacji przez miasto Tychy oraz Tyskie Linie Trolejbusowe. W ramach podprojektu realizowanego przez TŚ przewidziano następujące zadania:

- zmodernizowanie ok. 46 km toru pojedynczego,
- zakup 30 szt. nowego taboru tramwajowego,
- modernizację 75 szt. taboru typu 105N,
- rozbudowę infrastruktury torowej i sieciowej.

Realizacja projektu ma za zadanie przynieść korzystne zmiany dla komunikacji tramwajowej, jak i całego sektora transportu zbiorowego w konurbacji górnośląskiej. Znaczna liczba nowych i zmodernizowanych wagonów, a także modernizacje tras tramwajowych poprawią ocenę komunikacji tramwajowej wśród pasażerów i mieszkańców i pomogą przełamać ocenę tej komunikacji jako archaicznej i nieefektywnej. Jednocześnie dzięki nowej infrastrukturze możliwe ma stać się skrócenie czasu podróży komunikacją tramwajową, przy jednoczesnym wzroście komfortu podróżowania oraz zmniejszeniu uciążliwości dla otoczenia (redukcja drgań i hałasu).

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 5

Rozwiązania taryfowe: 5

Stan taboru: 3

Stan innej infrastruktury: 3

Integracja z innymi gałęziami transportu: 5

Ogólna: 4,2



Źródło: Jacek Goźdźiewicz

KZK GOP (Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego)

Podstawowe dane:

Rodzaj działalności:

organizowanie pasażerskiego transportu tramwajowego i autobusowego

Obszar działalności:

woj. śląskie, konurbacja górnośląska

Data uruchomienia:

19 września 1991 r.

Liczba pasażerów rocznie:

ok. 216 mln

Rys historyczny:

Zgromadzenie założycielskie KZK GOP miało miejsce 19 września 1991 r. Wówczas w skład związku weszło 11 gmin: Katowice, Bobrowniki, Chorzów, Gierałtówice, Knurów, Mysłowice, Pyskowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Zabrze.

W styczniu 1992 r. członkami Związku zostały gminy Dąbrowa Górnicza i Świętochłowice, w kwietniu do Związku przystąpiła gmina Pilchowice, natomiast w grudniu tego roku kolejne dwie gminy: Będzin i Wojkowice. W latach 1994-1999 do KZK GOP przystąpiło kolejnych

7 gmin: Sławków (kwiecień 1994 r.), Bytom (styczeń 1995 r.), Imielin i Chełm Śląski (lipiec 1995 r.), Gliwice (styczeń 1997 r.), Siewierz (styczeń 1998 r.), Radzionków (styczeń 1999 r.). W roku 2009 do Związku przy-

stąpiły gminy Piekary Śląskie i Pyskowice, natomiast pod koniec 2013 r. gminy Pilchowice i Sośnicowice.

Do dnia 1 marca 2000 r. na terenie, na którym komunikację organizował KZK GOP, obowiązywały dwa podsystemy taryfowe – inne bilety obowiązywały w tramwajach, inne zaś w komunikacji autobusowej. Dopiero w 2000 r. udało się doprowadzić do powstania wspólnej taryfy obowiązującej w obu podsystemach transportowych. Wcześniej, bo w roku 1999, podpisane zostało porozumienie o wzajemnym honorowaniu biletów z Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach.

30 maja 2007 r. minister skarbu przekazał Związkowi 100% akcji spółki Tramwaje Śląskie SA – akcje te zostały przekazane gminom, na terenie których funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Udziały w TŚ obje-

ły następujące gminy: Katowice, Sosnowiec, Bytom, Zabrze, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Świętochłowice, Ruda Śląska, Gliwice, Mysłowice, Czeladź i Siemianowice Śląskie. Podział udziałów w spółce nastąpił zgodnie z wielkością pracy przewozowej realizowanej przez tramwaje na terenie danej gminy.

Charakterystyka działalności:

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego działa na podstawie Ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r., która stanowi, że obowiązek organizacji komunikacji miejskiej leży w gestii gmin. Równocześnie, w tej samej ustawie, zapisana jest możliwość tworzenia związków międzygminnych w celu realizacji obowiązków spoczywających na gminie, np. z zakresu organizowania transportu publicznego.

KZK GOP jest organizatorem komunikacji autobusowej i tramwajowej na terenie gmin wchodzących w jego skład (obecnie do związku należy 27 gmin: Katowice, Bytom, Bobrowniki, Będzin, Chełm Śląski, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtówice, Gliwice, Imielin, Knurów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Pilchowice, Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Sośnicowice, Świętochłowice, Wojkowice, Zabrze). Na zlecenie KZK GOP funkcjonuje

28 linii tramwajowych oraz 286 linii autobusowych (w tym 23 linie nocne i 5 bezpłatnych linii zapewniających dojazd do supermarketów). Dodatkowo, w przypadku występowania potrzeb uruchamiane są autobusowe linie zastępcze (np. podczas wyłączenia funkcjonowania komunikacji tramwajowej ze względu na modernizację torowisk). Łączna długość tras linii tramwajowych na terenie gmin członkowskich KZK GOP wynosi 174 km – komunikacja tramwajowa wykonuje rocznie pracę przewozową ok. 17,3 mln wozokilometrów, natomiast łączna długość tras linii autobusowych na tym obszarze wynosi 1548 km – komunikacja autobusowa wykonuje rocznie pracę przewozową w wysokości ponad 70 mln wozokm.

Linie organizowane przez KZK GOP obsługiwane są przez 34 operatorów (w tym jeden przewoźnik tramwajowy – Tramwaje Śląskie oraz cztery Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej: w Katowicach, Gliwicach, Sosnowcu oraz w Świerklańcu, będące w 100% własnością gmin). Związek zawiera również umowy z gminami ościennymi, które pozwalają na organizowanie linii wybiegających poza granice gmin członkowskich KZK GOP – umowy takie zostały zawarte m.in. z gminami Pyskowice, Łędziny, Łazy, Mikołów.

Atuty:

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego jest organizatorem transportu zbiorowego na przeważającym obszarze konurbacji górnośląskiej. Jest to, obok ZTM Warszawa, największy organizator transportu zbiorowego w Polsce ukierunkowany na obsługę aglomeracji. Linie komunikacyjne organizowane przez KZK GOP tworzą stosunkowo gęstą siatkę połączeń wewnątrz- i międzymiastowych, obsługując ruch pasażerski o charakterze lokalnym i regionalnym.

Komunikacja zbiorowa funkcjonująca na zlecenie KZK GOP, w szczególności część linii tramwajowych, obsługuje ścisłe centra miast, zapewniając dojazd do miejsc nieodstępnych dla komunikacji indywidualnej (np. ul. Wolności w Chorzowie, Rynek w Katowicach) lub obszarów, w których występuje deficyt miejsc parkingowych.

Siatka tras KZK GOP zapewnia dużą liczbę połączeń bezpośrednich, realizowanych często przez linie o długich trasach, biegnących przez kilka miast (połączenia autobusowe Katowice – Gliwice lub Katowice – Dąbrowa Górnicza) oraz zaspokajając w znacznym stopniu potrzeby przewozowe mieszkańców.

Mankamenty:

Linie autobusowe funkcjonujące na zlecenie KZK GOP kursują przeważnie z niewielką częstotliwością, co powoduje ich niską atrakcyjność w odczuciu pasażerów oraz wydłużanie czasu podróży, szczególnie w przypadkach, gdy występuje konieczność wykonania przesiadki pomiędzy dwoma nieskoordynowanymi liniami. Powoduje to wyraźny spadek atrakcyjności oferty komunikacji zbiorowej, prowadząc w skrajnym przypadku do decyzji o rezygnacji

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 2
Rozwiązania taryfowe: 4
Stan taboru: 4
Stan innej infrastruktury: 3
Integracja z innymi gałęziami transportu: 3

Ogólna: 3,2

z podróży autobusem lub tramwajem i wyboru innego środka transportu.

Podstawowym interwałem stosowanym w liniach autobusowych jest 30 minut w dni powszednie (2 kursy w ciągu godziny) oraz 60 minut (1 kurs) w dni wolne od pracy – częstotliwość taka w innych dużych sieciach komunikacyjnych (np. w sieci organizowanej przez warszawski Zarząd Transportu Miejskiego) jest zasadniczo przeznaczona dla linii o charakterze uzupełniającym – nie jest stosowana na liniach magistralnych i głównych.

Układ komunikacyjny jest zbudowany w sposób relacyjny – istnieje duża liczba linii o długich trasach, realizujących szereg połączeń bezpośrednich o niskiej częstotliwości kursowania lub realizujących kilka kursów lub pojedyncze kursy w ciągu doby (np. linia 119 realizująca za ledwie jeden kurs ze Strąkowa do śródmieścia Katowic), co powoduje duży stopień skomplikowania układu komunikacyjnego i niską czytelność siatki połączeń.

Znaczna część taboru poruszającego się na liniach komunikacyjnych jest wyeksploatowana – dotyczy to zwłaszcza autobusów marki Ikarus, należących do Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej z Katowic, oraz używanego taboru autobusowego sprowadzanego przez przewoźników prywatnych – na wielu liniach obsługiwanych przez przewoźników można spotkać tabor niezgodny z umową, jaką dany przewoźnik zawarł z organizatorem.

Potencjał:

Obszar, na którym komunikacja autobusowa i tramwajowa organizowana jest przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, a więc duże i stosunkowo zwarte terytorialnie skupisko ludności (ok. 2,2 mln mieszkańców), wskazuje na znaczny potencjał transportu zbiorowego, który powinien odgrywać kluczową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców, stając się atrakcyjną alternatywą dla komunikacji indywidualnej.

Transport zbiorowy winien stać się „krwioobiegiem” konurbacji. Szczególnie istotne są tu połączenia magistralne, prowadzące głównymi korytarzami transportowymi – powinny one zapewniać dobrą ofertę dla pasażera, gwarantować szybką i niezawodną podróż. W tym celu niezbędne jest większe wykorzystanie potencjału połączeń kolejowych oraz ich pełna integracja z komunikacją miejską (w zakresie synchronizacji tak rozkładów jazdy, jak i systemów taryfowych), a także odbudowa wiodącej roli komunikacji tramwajowej. Innym zagadnieniem rozszerzającym zintegrowany system komunikacyjny jest współpraca

(przynajmniej w zakresie wzajemnego honorowania biletów), a być może połączenie się z sąsiednimi organizatorami transportu zbiorowego, w szczególności z MZK Tychy i MZDiM Jaworzno.

Równocześnie istotna jest poprawa jakości komunikacji miejskiej poprzez odnowę taboru i infrastruktury przystankowej, a także wdrażanie nowoczesnych rozwiązań informatycznych (m.in. dynamiczna informacja pasażerska).

Obecnie KZK GOP realizuje trzy główne programy mające poprawić jakość organizowanego transportu zbiorowego. Są to:

- ŚKUP (Śląska Karta Usług Publicznych) – przygotowanie i wprowadzenie biletu elektronicznego;
- Realizacja programu pn. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”;
- Utworzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

ROWERY MIEJSKIE nextbike

NOWY WYMIAR KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

największy operator i dostawca systemów rowerów miejskich w Polsce

10 MIAST / **PRAWIE 400** STACJI / **PONAD 4 600** ROWERÓW

460 000 UŻYTKOWNIKÓW / **5 600 000** WYPOŻYCZEŃ

1. Białystok
2. Grodzisk Mazowiecki
3. Konstancin-Jeziorna
4. Kraków
5. Lublin
6. Opole
7. Poznań
8. Sopot
9. Warszawa
10. Wrocław



DOSTĘPNY, TANI, PRAKTYCZNY

- Dostępność **24h / 7 dni**
- Szybka, **bezpłatna rejestracja** i łatwa obsługa
- Wypożyczenie i zwrot przy dowolnej stacji
- **20-30 minut bezpłatnej jazdy**
- bez troski o parkowanie, serwis, kradzież
- bez korków i utrudnień w ruchu ulicznym
- codzienna **porcja ruchu**

www.nextbike.pl

www.facebook.com/NextbikePolska

nextbike 



Darmowa komunikacja miejska w Żorach

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerskie przewozy autobusowe

Obszar działalności:

granice administracyjne miasta Żory

Data uruchomienia: 1 maja 2014 r.

Liczba pasażerów rocznie: brak danych

Rys historyczny:

Pomysł na stworzenie darmowej komunikacji miejskiej na terenie Żor zrodził się w okresie, gdy głośno zrobiło się w całej Europie o stolicy Estonii, która zapowiedziała uruchomienie bezpłatnych przewozów transportem miejskim dla wszystkich mieszkańców Tallina. Pomysł spodobał się władzom Żor, które dokonały analizy funkcjonowania i kosztów utrzymania komunikacji miejskiej na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat. Z obliczeń wynikało, że liczba pasażerów spada systematycznie, przy równoczesnym wzroście kosztów. To pociąga za sobą wzrost cen biletów, a w jeszcze większym stopniu wzrost dopłaty z budżetu gminy do komunikacji, która tuż przed wprowadzeniem darmowej komunikacji stanowiła około 72% kosztów przewoźnika. Wzrost cen biletów w jeszcze większym stopniu ograniczał liczbę korzystających z komunikacji, przy jednoczesnym wzroście liczby aut w mieście, których w tej chwili jest zarejestrowane ponad 30 tysięcy (średnio jedno auto na dwóch mieszkańców).

W 2013 roku prowadzono intensywne starania, aby bezpłatne przewozy udało się uruchomić 1 stycznia 2014 roku. Przedsięwzięcie, prowadzone wspólnie z Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, zakładało wprowadzenie sześciu bezpłatnych linii autobusowych w obszarze miasta. Z czasem okazało się, że wprowadzenie darmowej komunikacji 1 stycznia 2014 roku będzie niemożliwe, bo wcześniej miasto musiałoby wystąpić ze związku komunikacyjnego. Na obsługę siedmiu linii rozpisano przetarg, który wygrała firma A21. Spore zastrzeżenia wzbudziło to, że zwycięzca nie miał doświadczenia w usługach komunikacyjnych, a także nie ma wymaganego przez Żory taboru. Firma jednak póki co wywiązuje się z punktów zawartych w specyfikacji zamówienia. Ostatecznie uruchomiono siedem linii, których autobusy przewożą bezpłatnie pasażerów – niezależnie od tego, czy są to mieszkańcy miasta, czy innych gmin.

Po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej Żory pozostały jednak w Międzygminnym Związku Komunikacyjnym w Jastrzębiu-Zdroju, który również prowadzi przewozy (wykraczające poza obszar miasta), ale na pokładzie autobusu MZK można znaleźć się tylko na podstawie biletu.

Charakterystyka działalności:

W tej chwili na terenie Żor funkcjonuje 13 linii autobusowych. W granicach miasta są to linie: 01, 02, 03, 04, 05, 06 i 07, które zostały utworzone w miejsce linii 301 – 306. Trasy nowych linii nie pokrywają się jednak z dawnymi trasami zlikwidowanych linii. Na terenie miasta kursują również autobusy MZK nr. 101, 102, 105, 307, 308 i 312. Te autobusy wyjeżdżają poza granice miasta. W przypadku przejazdu autobusem jedną z tych sześciu linii trzeba zapłacić.

Pod szyldem siedmiu linii miejskich kursuje osiem nowoczesnych, klimatyzowanych autobusów, które są leasingowane przez zwycięzcę przetargu na realizację połączeń. Z darmowych przejazdów może skorzystać każdy, kto tylko znajduje się w granicach administracyjnych Żor. Nie musi to być mieszkaniec, ale również ktoś, kto w mieście pojawił się okazjonalnie. Tak postawiona sprawa bezpłatnego transportu w mieście ma zachęcić przede wszystkim tych, którzy na co dzień poruszają się własnym samochodem, by zrezygnowali z niego na rzecz darmowego autobusu.

Władze Żor podkreślają, że stworzenie systemu miejskiej komunikacji, z którego można korzystać za darmo, pociągnęło tak naprawdę niewielkie nakłady finansowe – szczególnie w kontekście kosztów, jakie ratusz do tej pory ponosił. W urzędzie miasta ocenia się, że taka usługa będzie rocznie kosztowała miasto prawie milion zł więcej. Do tej pory Żory na komunikację wydawały prawie 2,4 mln zł każdego roku.

Atuty:

Największą zaletą systemu darmowej komunikacji miejskiej w Żorach jest powszechny dostęp do darmowych przejazdów. Z ośmiu nowoczesnych autobusów mogą korzystać wszyscy, którzy znajdują się w obszarze miasta – bez względu na to, czy są jego mieszkańcami, czy nie. To oczywiście może dawać nadzieję na wzrost zainteresowania darmowymi przewozami w dalszym okresie ich funkcjonowania. Zresztą z dotychczasowych informacji ratusza wynika, że nawet w krótkim okresie zainteresowanie komunikacją miejską w obrębie Żor wzrosło aż czterokrotnie. Nie ma póki co danych, czy wprowadzenie darmowej komunikacji przyczyniło się do zmniejszenia liczby aut w centrum miasta, ale i tak część zamierzeń udało się w tak krótkim czasie zrealizować.



13

tyle linii autobusowych funkcjonuje obecnie na oszarze Żor

Wpływ na to może mieć również fakt, że połączenia są realizowane przy wykorzystaniu nowoczesnego taboru.

Organizując darmową komunikację miejską, władze Żor nie zdecydowały się na wystąpienie z Międzygminnego Związku Komunikacyjnego, dzięki czemu miasto dalej jest dobrze skomunikowane z sąsiednimi gminami, do których można w tej chwili dojechać, wsiadając na przystankach na terenie miasta.

Przy tworzeniu systemu darmowej komunikacji miejskiej władze miasta zrobiły coś innego niż w stolicy Estonii, gdzie nie zmieniano ani rozkładów, ani tras. Ratusz zlikwidował wszystkie dotychczasowe linie MZK, które zastąpił liniami o zupełnie nowych trasach, poprowadzonych tak, aby większa liczba mieszkańców miała do nich dostęp i aby mogła swobodniej się przesiadać. Dodatkowo wśród nowo utworzonych linii są dwie, które mają charakter okrężny.

Mankamenty:

Przetarg na obsługę połączeń wygrała firma, która ani nie miała autobusów, ani doświadczenia w obsłudze przewozów pasażerskich. Co prawda w przypadku Żor wszystko zadziało, ale zdaje się, że miasto dużo ryzykowało, decydując się na – zdawałoby się – niepewnego zleceniobiorcę.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 6,5
Rozwiązania taryfowe: n.d.
Stan taboru: 7
Stan innej infrastruktury: 5,5
Integracja z innymi gałęziami transportu: 4

Ogólna: 5,8



Źródło: Adam Piotr Zojć

Warszawski Trakt Królewski

Podstawowe dane:

Liczba autobusów na godzinę:

do 65 w godzinach szczytu w jedną stronę

Zakończenie remontu ul. Nowy Świat:

1996 r.

Zakończenie remontu ul. Krakowskie Przedmieście

2008 r.

Szerokość jezdni ul. Nowy Świat

6,5 m – 9 m

Szerokość ul. Krakowskie Przedmieście

7 m – 10,5 m

Stołeczny Trakt Królewski jest jedną z najbardziej znanych i prestiżowych ulic w Polsce. Jego najbardziej reprezentacyjny fragment rozciąga się od Ronda de Gaulle'a, z charakterystyczną palmą, do Placu Zamkowego. Ukończenie przebudowy Nowego Świata oraz Krakowskiego Przedmieścia dzieli 12 lat, co widoczne jest w użytych materiałach, a także w przyjętych rozwiązaniach inżynierskich. W obydwu przypadkach nie wykorzystano jednak wszystkich szans, jakie dawała generalna przebudowa ulicy. Na potrzeby niniejszego tekstu przeanalizowano najbardziej reprezentacyjny fragment miasta pod kątem błędów projektowych, które obecnie utrudniają korzystanie z ulicy poszczególnym grupom użytkowników.

Nowy Świat oraz Krakowskie Przedmieście często są podawane jako przykłady udanej przebudowy lub wręcz błędnie pojmowanej rewitalizacji, dzięki którym ulice odzyskały blask. Ogólna pozytywna ocena wynika najczęściej z wyraźnej poprawy wyglądu ulicy oraz znaj-

dujących się w pobliżu budynków. Wnikliwe oko, tak inżyniera, jak i badacza społecznego, dostrzeże jednak szereg niuansów, które mają wpływ na warunki korzystania z tej przestrzeni. W pierwszej chwili mogą być one niezauważalne na najbardziej popularnych panoramicznych zdjęciach, jednak szczegółowy audyt architektoniczny pozwala na wypunktowanie tych utrudnień i ocenę zastosowanych rozwiązań. Może być on również dobrym punktem wyjścia dla opracowania rekomendacji dla przyszłych projektów przebudowy podobnych ulic.

Jedna przestrzeń, różne perspektywy

Rozważania na temat niedostatków opisywanych ulic warto rozpocząć od opisu grup użytkowników tej przestrzeni. Przebudowy Nowego Świata oraz Krakowskiego Przedmieścia wiązały się przede wszystkim ze znacznym ograniczeniem ruchu samochodowego i pedestrianizacją ulic. Szersze, równe chodniki i węższe jezdnie miały przede wszystkim promować ruch pie-

szy. Ponadto dzięki systematycznie wzrastającej liczbie kursujących autobusów pasażerowie zyskali dobry dostęp do transportu publicznego. Można powiedzieć, że teraźniejszy kształt przestrzeni ulicznej sprzyja przede wszystkim tym dwóm grupom użytkowników.

Obecna aranżacja przestrzeni ma również pewne negatywne strony. Projekty przebudowy ulic autorstwa Krzysztofa Domaradzkiego nie przewidywały miejsca dla rowerzystów, którzy z czasem stali się ważną grupą użytkowników w skali całego miasta. Rosnąca liczba rowerów skutkuje przede wszystkim zwiększeniem niebezpiecznych sytuacji na jezdni. Ponadto niewystarczające egzekwowanie zakazu wjazdu samochodów osobowych sprzyja występowaniu zatorów drogowych, zwłaszcza na skrzyżowaniu z ulicą Świętokrzyską.

Możemy zatem wyodrębnić trzy główne grupy użytkowników Traktu Królewskiego, z perspektywy których należy badać przestrzeń tego ciągu: pieszych, pasażerów oraz rowerzystów. Każda z grup oczekuje nieco innych rozwiązań, a rolą projektanta jest pogodzić sprzeczne interesy. Czwarta grupa, kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych, została pominięta ze względu na liczne, często niestety łamane, ograniczenia w dostępie.

Piesi

Na przebudowie Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia zyskali przede wszystkim piesi. Na całej długości zwiększono szerokość ciągów pieszych kosztem zawężenia jezdni. Ponadto wprowadzenie kamiennych nawierzchni pozwoliło nadać ulicom oryginalny i reprezentacyjny charakter. Dla przechodniów najbardziej charakterystyczny jest z pewnością jasnożółty piaskowiec użyty na Krakowskim Przedmieściu.

Po dokładnym przebadaniu przestrzeni ulicznej można jednak dostrzec szereg utrudnień, na które napotykają niektórzy piesi. Po pierwsze brak jest rozwiązań infrastrukturalnych dedykowanych osobom niepełnosprawnym ruchowo oraz sensorycznie (osobom niewidomym i niesłyszącym) lub są one źle zaprojektowane. Problemem jest przede wszystkim brak ścieżek dotykowych ułatwiających osobom niewidomym orientację w przestrzeni. Ponadto kłopotliwe jest umieszczenie odwodnienia ulicznego na całej długości, także w miejscu przejść dla pieszych. Wynika to m.in. z umieszczenia niezgodnie z obowiązującymi przepisami wpustów odprowadzających wody opadowe. Powinny być zlokalizowane przed przejściami dla pieszych od strony napływu wody. Fakt ten oraz niewłaściwie zaprojektowane obniżenia krawężnika sprawiają problemy użytkownikom wyposażonym w koła: osobom na wózkach inwalidzkich, rodzicom z wózkami dziecięcymi, a nawet w pewnym stopniu także osobom z wózkami.



Przeście na wysokości Uniwersytetu Warszawskiego. Wyznaczone przejście dla pieszych ma szerokość mniejszą, niż początkowo zaplanowano. Świadczą o tym jaskrawe pasy ostrzegawcze oraz oznakowanie pionowe. Piesi korzystają jednak z całej dostępnej szerokości.



Nowy Świat ze względu na mniejszą szerokość jezdni jest łatwiejszy do przekroczenia niż Krakowskie Przedmieście. Duże natężenie ruchu i nadmierna prędkość pojazdów utrudniają jednak dowolne przekraczanie jezdni.

Oceny (skala 1-10):

Infrastruktura piesza: 5
 Infrastruktura rowerowa: 3
 Infrastruktura samochodowa: 4
 Jakość przestrzeni: 8

Ogólna: 5,0

Obecna organizacja ruchu nie sprzyja również łatwemu przekraczaniu ulicy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami jest to możliwe jedynie w miejscach wyznaczonych, a także w odległości co najmniej 100 m od nich. Wielu pieszych decyduje się jednak na przekraczanie jezdni w dowolnym miejscu, co jest powszechnie akceptowane także przez służby porządkowe. Ścisłe oddzielenie jezdni od chodnika kilkunastocentymetrowym krawężnikiem na całej długości utrudnia jednak nie tylko przechodzenie przez jezdnię osobom z ograniczoną sprawnością ruchową, ale także utrudnia zmianę aranżacji przestrzeni w przypadku dość częstego zamykania ulicy dla ruchu, np. z okazji świąt. W tym przypadku wystarczającą formą separacji użytkowników mogłyby być donice z zielenią, elementy małej architektury czy też zróżnicowany kolor lub faktura nawierzchni. Taka aranżacja przestrzeni wpływałaby także pozytywnie na uspokojenie ruchu i zwiększała czujność kierowców, którzy obecnie przekraczają dopuszczalną prędkość.

Rowerzyści

Trakt Królewski ze względu na ograniczenie ruchu samochodowego jest zdecydowanie bardziej atrakcyjny dla rowerzystów niż inne śródmiejskie szlaki komunikacyjne w relacji północ – południe, takie jak ulice Marszałkowska, Towarowa czy al. Jana Pawła II. Niewątpliwie ważnym celem podróży rowerzystów są także znajdujące się tu kampusy UW i ASP. Stacja Veturilo zlokalizowana na ul. Traugutta przy Krakowskim Przedmieściu należy zaś do najpopularniejszych w Warszawie.

Rowerzyści ze względu na brak dedykowanej im infrastruktury muszą na zasadach ogólnych poruszać się jezdnią. Z powodu dużego natężenia ruchu często zda-

rzają się sytuacje niebezpieczne, takie jak np. manewry wyprzedzania przy braku zachowania minimalnej odległości 1 m. Dlatego też część rowerzystów decyduje się na jazdę bezpieczniejszym dla nich chodnikiem. Takie zachowanie sprzyja zaś konfliktom z pieszymi.

Zważywszy na fakt, że długie odcinki Traktu Królewskiego mają szerokość 9-10,5 m (dwa pasy ruchu i zatoki autobusowe) można uznać, że dotkliwym problemem jest brak wydzielonych pasów rowerowych. Z drugiej strony biorąc pod uwagę ignorowanie ograniczeń dostępności i prędkości należy stwierdzić, że problemem jest zbyt duża szerokość jezdni i wydzielanie zatok autobusowych. Węższy przekrój jezdni uniemożliwia wykonywanie manewrów omijania i powoduje redukcję prędkości, wynikającą z mieszania się ruchu rowerowego z ruchem pozostałych pojazdów.

Niewystarczająca jest także liczba stojaków rowerowych i ich zróżnicowana lokalizacja. Jedne znajdują się bezpośrednio przy ulicy, podczas gdy inne w pewnym oddaleniu od najważniejszych celów podróży. Dodatkowymi uciążliwościami są brak wygodnych dojazdów do powstałych w późniejszym okresie stacji roweru publicznego oraz ulic poprzecznych, a także ścieki uliczne zlokalizowane na tarczach skrzyżowań w poprzek wlotów ulic poprzecznych.

Pasażerowie autobusów

Często kursujące autobusy są podstawowym środkiem transportu dla użytkowników Traktu Królewskiego. Duże natężenie ich ruchu w godzinach szczytu w znacznym stopniu przyczyniło się do dzisiejszej aranżacji ulicy i zachowania tradycyjnych jezdni.

Pomimo wprowadzenia ograniczeń dla samochodów prywatnych ruch uliczny cechuje się zdecydowanie zbyt wysokim natężeniem. Świadczą o tym występujące okresowo korki (sic!), w których stoją przede wszystkim taksówkarze oraz autobusy. Taka sytuacja wpływa zdecydowanie negatywnie na jakość obsługi transportem publicznym, gdyż często powstają znaczne opóźnienia, a w efekcie nierównomierne kursowanie autobusów i przepełnienie niektórych kursów.

Można zatem powiedzieć, że stosowane obecnie ograniczenia w ruchu są zbyt liberalne i wymagają zdecydowanej egzekucji. Docelowo korzystanie z pojazdów innych niż transport publiczny i dostawy w określonych godzinach powinno należeć do wyjątków. Umożliwi to także likwidację zatok autobusowych, które obecnie powodują zawężenie chodnika o 3 metry w miejscu o największym natężeniu ruchu pasażerów oczekujących na autobus. Jednocześnie szersza jezdnia utrudnia przekraczanie.



Estetyczne stojaki rowerowe na Krakowskim Przedmieściu nie są wykorzystywane, gdyż znajdują się zdecydowanie zbyt blisko jezdni. Pozostawienie tu roweru grozi jego uszkodzeniem przez pojazdy poruszające się jezdnią.

Ponadto należy zwrócić uwagę na kamienną nawierzchnię Krakowskiego Przedmieścia, z której zbudowana jest zdecydowana większość jezdni. Po kilku latach kostki kamienne nierównomiernie osiadają, przesuwają się, klawiszują i wykruszają się. Ma na to wpływ zarówno wspomniane już duże natężenie ruchu ciężkich autobusów, jak i nadmierną prędkość przejazdu. Obecnie nawierzchnia w wielu miejscach wymaga naprawy. Problem ten zauważono w Krakowie na ul. Piłsudskiego już kilkanaście lat temu. Wynika on z drgań powstających na styku koła z nawierzchnią z kostki, a jego jedynym rozwiązaniem jest całkowita eliminacja ruchu pojazdów ciężkich. W tej sytuacji dla zapewnienia wysokiej jakości obsługi transportu publicznego wskazane jest wprowadzenie transportu szynowego.

Podsumowanie

Opisywany odcinek Traktu Królewskiego nazywany jest często „salonem Warszawy”. Gruntowna przebudowa ulic pozwoliła na znaczącą poprawę warunków poruszania się oraz wzrost atrakcyjności okolicy. Rozwiązania na swoje czasy nowatorskie dzisiaj stają się jednak niewystarczające.

Docelowo z ulicy powinien zostać wyeliminowany ruch zarówno samochodów, jak i autobusów, a w ich miejsce powinno się wprowadzić tramwaj. Pozwoli to zachować atrakcyjną kamienną nawierzchnię, a także poprawić warunki podróżowania transportem publicznym dzięki zwiększonej pojemności składów. Dodatkowo na przekształceniu ulicy w deptak z ruchem tramwajowym, bez wydzielania chodników krawężnikami, zyskają piesi oraz rowerzyści. Przekraczanie ulicy przestanie być problematyczne, a podróżowanie rowerem będzie o wiele bezpieczniejsze.

Zanim ta wizja zostanie wcielona w życie, warto prowadzić proste działania, które wpłyną na komfort korzystania z ulicy. Niezbędne jest zdecydowane egzekwowanie obowiązujących przepisów dotyczących zakazu wjazdu i ograniczeń prędkości. Warto przeprowadzić przegląd elementów małej architektury i poprawić lokalizację przynajmniej części z nich. Należy dążyć również do eliminacji barier architektonicznych, takich jak ścieki przykrawężnikowe w miejscu przejść dla pieszych oraz brak odpowiednich oznaczeń dla niewidomych. Umożliwią one znaczącą poprawę komfortu korzystania z przestrzeni przez wszystkich użytkowników.



Stacja Veturilo na końcu ulicy Traugutta. Rowerzyści poruszający się Traktem Królewskim mają do niej utrudniony dojazd m.in. z powodu widocznych na zdjęciu donic i słupków, a także wyniesionych krawężników.



Przystanek autobusowy Uniwersytet 02. Zatoka autobusowa wymaga dodatkowej szerokości 3 m. Obniżenie krawężników w miejscach zjazdów indywidualnych do bram utrudnia wsiadanie i wysiadanie także w przypadku pojazdów niskopodłogowych.



Krakowskie Przedmieście na wysokości skweru Hoovera. Kamienna nawierzchnia ulega przesunięciom i nierównomiernie osiada pod wpływem ruchu ciężkich pojazdów.



Źródło: SKM Warszawa

SKM Warszawa

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerskie przewozy kolejowe

Obszar działalności:

woj. mazowieckie, Warszawa i aglomeracja

Data uruchomienia: luty 2004 r. – powstanie spółki (uruchomienie przewozów – październik 2005 r.)

Liczba pasażerów rocznie:

22,6 mln (szacunkowe dane ZTM Warszawa)

Rys historyczny

Miejska spółka Szybka Kolej Miejska została utworzona 5 lutego 2004 r. Był to sztandarowy projekt prezydenta Warszawy, Lecha Kaczyńskiego. Projekt – według zapowiedzi – miał być remedium na wszelkie problemy komunikacyjne miasta: miał zastąpić II linię metra, wspólny bilet na pociągi Kolei Mazowieckich i ograniczyć korki. Pierwsze promocyjne przejazdy uruchomiono na linii Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica z wykorzystaniem wypożyczonych ze spółki PKP SKM Trójmiasto zmodernizowanych jednostek EN57, a także składów 14WE, stanowiących powiew nowości w przewozach regionalnych. Początki były jednak ciężkie – mało atrakcyjny rozkład, z dziurami w godzinach szczytu, nie zachęcał do korzystania z linii. Stopniowo jednak eliminowano te mankamenty.

Z czasem uruchomiono kolejne linie i relacje – do Pruszkowa, Sulejówka-Miłosny i Legionowa. W czerwcu 2012 r. ruszyła nowa, podziemna stacja końcowa przy

Lotnisku Chopina w Warszawie, którą z centrum miasta połączyły dwie nowe linie SKM z wykorzystaniem tabo-ru kupionego ze środków unijnych.

Warto przy okazji nadmienić, że potencjał kolei w obsłudze miasta i aglomeracji objawił się wcześniej, przed powstaniem i uruchomieniem SKM. W styczniu 2002 r. zamknięto awaryjnie, z powodu złego stanu technicznego, wiadukt w ciągu Al. Jerozolimskich nad linią radomską. Sparaliżowało to dojazdy do centrum miasta z dzielnic Włochy i Ursus, a także miejscowości podwarszawskich – Piastów i Pruszków. W związku z tym miasto dogadało się z Przewozami Regionalnymi, obsługującymi województwo przed powstaniem Kolei Mazowieckich, w sprawie honorowania biletów ZTM w pociągach pomiędzy Pruszkowem a Warszawą Śródmieście. Stopniowo, choć z problemami, ofertę rozszerzano – okazało się, że pasażerowie chętnie korzystają z pociągów, jeśli nie muszą za to dodatkowo płacić. Teraz wspólny bilet obejmuje wszystkie trasy kolejowe na terenie Warsza-

wy i większość prowadzących poza miasto, dzięki czemu kolej nie stanowi konkurencji dla innych środków komunikacji miejskiej.

Teraz Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejska mogą poszczycić się jako nieliczni przewoźnicy kolejowi w Polsce znacznym przyrostem liczby pasażerów.

Charakterystyka działalności

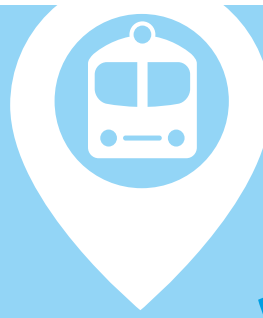
Szybka Kolej Miejska działa na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego – na terenie Warszawy i aglomeracji. W tej chwili przewoźnik obsługuje cztery linie: S1 z Pruszkowa do Otwocka przez Warszawę Śródmieście, S2 z Lotniska Chopina do Sulejówka-Miłosny przez Warszawę Śródmieście, S3 z Lotniska Chopina do stacji Legionowo Piaski i Wieliszew przez Warszawę Centralną oraz w dni robocze S9 z Warszawy Zachodniej (peron 8) do stacji Legionowo/Legionowo Piaski przez Warszawę Gdańską.

Tabor spółki stanowią 32 jednostki ezt – jako pierwsze w 2005 r. zostały wdrożone do ruchu trzyczłonowe jednostki 14WE, które wyprodukował Newag. Obecnie spółka posiada sześć składów tego typu (dwa zostały sprzedane Kolejom Śląskim). Po 2010 r. do ruchu wdrożono cztery czterowagonowe składy 19WE (Newag), 13 sześcioczłonowych jednostek 27WE Elf (Pesa) i sześć sześcioczłonowych składów 35WE Impuls (Newag).

Atuty

Największym atutem warszawskiej SKM jest obowiązywanie pełnej taryfy Zarządu Transportu Miejskiego, dzięki czemu kolej miejska jest pełnoprawnym środkiem komunikacji miejskiej – pasażerowie, bez dokonywania dopłat, mogą jechać na tym samym bilecie autobusem, tramwajem, metrem i SKM. Oprócz tego w Warszawie i okolicach obowiązuje wspólny bilet, dzięki któremu pasażerowie podróżujący z biletem ZTM (od dobowego wzwyż) mogą korzystać także z pociągów Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – to wyjątkowe rozwiązanie w skali kraju (por. Trójmiasto). Te kwestie pomogły w znacznym stopniu włączyć kolej do komunikacji miejskiej. Sporą zaletą SKM jest też nowoczesny tabor wyprodukowany przez Pesę i Newag (Elfy, Impulsy), oferujący wysoki standard dla pasażerów. SKM Warszawa była pierwszym regionalnym przewoźnikiem, który do ruchu wprowadził zupełnie nowe jednostki, choć pierwsze składy (14WE) – jak pokazał czas – nie należą do najbardziej udanych.

SKM, działając na zlecenie ZTM, charakteryzuje się też bardzo dobrą informacją pasażerską – oznaczenia tras i rozkładów są jasne i jednolite, w pojazdach są tablice pokazujące całą trasę i działa zapowiadanie przystanków. To wszystko sprawia, że SKM ma rozpoznawalną markę i wyróżnia się wśród przewoźników kolejowych.



32

tyłoma pojazdami dysponuje obecnie SKM Warszawa

Mankamenty

Właściwie wszystkie mankamenty są niezależne od spółki SKM Warszawa i leżą głównie po stronie organizacji ruchu kolejowego oraz zarządzających infrastrukturą.

Do problemów można zaliczyć brak jasnego rozdziału zadań między Kolejami Mazowieckimi a Szybką Koleją Miejską. Koleje Mazowieckie realizują zadania zarówno regionalne, jak i typowo aglomeracyjne. Korzyścią dla pasażera jest teoretycznie większa liczba połączeń, ale odbija się to na kwestiach rozkładowych. Już teraz na wielu trasach, zwłaszcza na linii średnicowej, brakuje wolnych slotów dla SKM, przez co dochodzi do paradoksów: typowo miejska linia S3 musi jechać po średnicy dalekobieżnej, podczas gdy pociągi KM, realizujące przede wszystkim zadania regionalne, jadą po średnicy podmiejskiej. W efekcie pasażerowie jadący do i z lotniska muszą korzystać w centrum z dwóch różnych dworców. Mankamentem jest też brak łatwego do zapamiętania taktu (poza centrum na części tras pociągi nie jeżdżą tak często – korzystanie bez sprawdzania rozkładu jazdy

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: **5**
(opracowywane przez ZTM i PKP PLK)
Rozwiązania taryfowe: **7**
(opracowywane przez ZTM)
Stan taboru: **10**
Stan innej infrastruktury: **6**
(zależny od PKP PLK i PKP SA)
Integracja z innymi środkami transportu: **7**
(opracowywany przez ZTM i PKP PLK)

Ogólna: 7,0

może być ryzykowne). Problemem warszawskiej aglomeracji jest też brak wydzielonych tras dla ruchu aglomeracyjnego (wyjątek – linia grodziska i średnicowa) oraz nieudolnie prowadzone przez zarządcę infrastruktury remonty i modernizacje (w tym wielokrotne zamykanie tych samych odcinków), co sprawia, że opóźnienia z sieci łatwo przenoszą się na linie SKM. Nie sprzyja to budowaniu zaufania do oferty.

Infrastruktura stacyjna w części jest zaniedbana, choć należy odnotować w ostatnich latach wyraźną poprawę jej stanu związaną z szeroko zakrojonymi działaniami modernizacyjnymi prowadzonymi przez PKP SA i PKP PLK. Niemniej jednak powstające nowe obiekty czy tzw.

mała architektura wciąż są niskiej jakości. Zastrzeżenia można mieć też do kwestii utrzymania. To wszystko sprawia, że kolej nie zachęca do korzystania z jej usług (por. z metrem).

Mimo prowadzonych prac modernizacyjnych wiele stacji i przystanków nie jest przystosowywanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Uciążliwością jest duża różnorodność, jeżeli chodzi o parametry peronów, zwłaszcza ich wysokość. Niestety, problem dotyczy też zupełnie nowych stacji (np. całkiem duże odstępstwa między krawędzią a peronem na stacji Warszawa Lotnisko Chopina). Osobnym mankamentem jest brak wygodnych węzłów przesiadkowych – pasażerowie muszą często pokonywać znaczne dystanse pomiędzy różnymi środkami transportu. Do nielicznych pozytywnych wyjątków zalicza się przejście do metra na Warszawie Gdańskiej. Sytuację poprawiają też autobusowe linie dowozowe ZTM.

Potencjał

Należy mieć nadzieję, że niekończąca się modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego przyniesie wymierne efekty. Remonty tras powinny przyczynić się do skrócenia czasu przejazdu, a tym samym podwyższenia atrakcyjności kolei – np. na linii Warszawa Zachodnia (peron 8) – Warszawa Gdańska. SKM Warszawa stała się już nierozłączną częścią układu komunikacyjnego Warszawy, choć jej rola wciąż jest mniejsza niż w przypadku np. klasycznych S-Bahnów w niemieckich miastach. Warszawę przecina wiele torów i tras kolejowych, które mogłyby być wykorzystywane do przewozów pasażerskich – od lat mówi się o wykorzystaniu linii obwodowej, przebiegającej przez Jelonki. Są też trasy aglomeracyjne, na których w tej chwili kursują wyłącznie Koleje Mazowieckie, a na których uruchomienie linii SKM w znacznym stopniu poprawiłoby ofertę aglomeracyjną i odciążłoby komunikację drogową – np. w kierunku Piaseczna i Ożarów Mazowieckiego. W niektórych relacjach SKM wciąż oferuje znaczną podaż miejsc, dzięki czemu kolej może wspomóc inne środki transportu – zwłaszcza w miejscach, w których są one na granicy przepustowości (np. obsługa biurowego Stłużewca). Poprawiać się będzie też kwestia przesiadek – już niedługo bezpośrednio przy przystanku Stadion zostanie otwarta stacja II linii metra. W ciągu kilku lat pasażerowie będą mogli przesiadać się wygodnie do II linii metra na przystanku Warszawa Koło (Młynów). To wszystko sprawia, że znaczenie i atrakcyjność SKM oraz poszczególnych tras będą rosły.



Pociąg SKM Warszawa na Dworcu Gdańskim



Pociąg SKM Warszawa na przystanku Stadion

Zaplanuj swoją reklamę w miesięczniku Rynek Kolejowy!

IRK
R Y N E K
K O L E J O W Y



1/1
cała strona

1/2
strony
poziomo

1/2
strony
pionowo

1/3
strony
pion

1/3
strony
poziomo

pasek przez
środek strony

Formaty reklam w Ryнку Kolejowym



Zareklamuj się
Dowiedz się więcej

Iwona Basa
22 323 77 44 wew. 123
iwona.basa@rynek-kolejowy.pl



Źródło: Michał Grobelny

Tramwaje Warszawskie

Podstawowe dane:

Rodzaj działalności:
pasażerski transport tramwajowy
Obszar działalności:
woj. mazowieckie, m.st. Warszawa

Data uruchomienia:
1 marca 1994 r. – rozpoczęcie działalności spółki
(pierwsza linia tramwajowa w Warszawie – rok 1894)
Liczba pasażerów rocznie:
264,2 mln

Rys historyczny:

Spółka powstała 1 marca 1994 w wyniku podziału Miejskich Zakładów Komunikacyjnych na spółki Tramwaje Warszawskie i Miejskie Zakłady Autobusowe. Podział poprzedziło powołanie w 2012 roku Zarządu Transportu Miejskiego, który przejął część zadań MZK.

Pierwsze omnibusy pełniące rolę komunikacji podmiejskiej Warszawy uruchomiono w 1922 roku. Stała omnibusowa komunikacja miejska od pałacu Mostowskich do Al. Jerozolimskich została uruchomiona 22 lata później. Kolejne 22 lata minęły do oddania do użytku w 1866 roku publicznej linii żelaznej z dworca Wiedeńskiego do dworców Petersburskiego i Terepolskiego. W tym samym roku otwarto zajezdnię na Pradze.

Kluczowy dla rozwoju tramwajów w Warszawie był rok 1903, kiedy rozpoczęto prace nad elektryfikacją sieci oraz oddano do eksploatacji zajezdnię i warsztaty na Woli, gdzie dziś mieści się również siedziba Tramwajów Warszawskich. Pięć lat później uruchomiono elektrownię tramwajową, a 26 marca 1908 roku otwarto pierwszą linię tramwajów elektrycznych na trasie: pl. Krasińskich – ul. Miodowa – ul. Krakowskie Przedmieście – ul. Królewska – ul. Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej.

Pierwszą linię tramwajową na torze o rozstawie szyn 1435 mm uruchomiono po wojnie, w 1946 roku. Przebudowa całej sieci do tego rozstawu trwała do 1950 roku. Z tramwajów korzystało coraz więcej pasażerów – w 1965 roku wprowadzono do ruchu pociągi dwuwagonowe, w 1977 roku – trzywagonowe.

Najnowsza historia tramwajów rozpoczyna się od utworzenia Zakładu Budżetowego w 1994 roku, który przekształcono w jednoosobową spółkę prawa handlowego Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. w 2003 roku.

Charakterystyka działalności:

Przedmiotem działania spółki Tramwaje Warszawskie jest prowadzenie tramwajowej komunikacji zbiorowej na terenie m.st. Warszawy, a w szczególności: eksploatacja taboru tramwajowego przy zachowaniu sprawnej i regulaminowej komunikacji zbiorowej, zakup, wymiana i naprawa taboru tramwajowego, prowadzenie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy i remontów obiektów urządzeń tramwajowej komunikacji zbiorowej. Wydatki związane z prowadzeniem statutowej działalności spółka pokrywa z przychodów uzyskiwanych za świadczone usługi przewozów pasażerskich oraz z działalności pozaprzewozowej.

Przewozy prowadzone są na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego – jednostki organizacyjnej miasta nieposiadającej osobowości prawnej, która w imieniu miasta wykonuje zadania w zakresie organizacji, zarządzania i nadzorowania lokalnego transportu zbiorowego na terenie miasta i gmin, które podpisały z Warszawą stosowne porozumienie.

To Zarząd Transportu Miejskiego decyduje o przebiegu tras tramwajowych, planuje, organizuje i koordynuje układ komunikacyjny oraz rozkłady jazdy.

Infrastrukturę torową eksploatowaną przez Tramwaje Warszawskie stanowi 240,4 km toru pojedynczego eksploatowanego w ruchu pasażerskim i 33,3 km toru poj. w użytku gospodarczym. Trasy tramwajowe, z wyjątkiem odcinka o długości 3,8 km do pętli Boernerowo, są dwutorowe. Prawie całą sieć stanowią torowiska wydzielone (191,7 kmtp, ok. 80%), z reguły o konstrukcji podsypkowej. Ruch po torowiskach w jezdni (50,9 kmtp) prowadzony jest zarówno wspólnie z ruchem samochodowym (np. w ul. Obozowej i Stalowej), jak też stanowi pas awaryjny dla pojazdów uprzywilejowanych (ul. Wolska, al. Jana Pawła) lub wspólny pas autobusowo-tramwajowy (al. Solidarności). Zbudowano już ponad 10 km torów w zabudowie trawiastej (np. w ul. Powstańców Śląskich).

Tabor Tramwajów Warszawskich to według inwentarza 762 wagony. Po wycofaniu z eksploatacji wagonów 13N, eksploatowane są wagony typu 105Na i pochodne (w tym 30 sztuk 123N) oraz wagony niskopodłogowe. Kursują 123 składy, w tym 6 trójwagonowych, wagonów 105Na i 119 składów wagonów



762

tyłoma wagonami dysponują obecnie
Tramwaje Warszawskie

pochodnych tramwaju 105Na. Do tego 18 wagonów 105Na i 14 wagonów pochodnych 105Na kursuje solo. Wagony niskopodłogowe to 15 sztuk tramwajów 120N Pesa Tramicus, 180 sztuk tramwajów 120Na Pesa Swing, 6 wagonów dwukierunkowych 120Na Pesa Swing Duo oraz 26 wagonów Konstal 116 Na/1, pojedyncze sztuki wagonów 112N i 116N i dwa wagony 116 Na.

Atuty:

Największym atutem Tramwajów Warszawskich jest przewaga torowisk wydzielonych z jezdni (ponad 80%), co częściowo uniezależnia kursowanie tramwajów od kongestii na drogach. Sieć tramwajowa bardzo dobrze obsługuje centrum miasta, przede wszystkim dzielnice Śródmieście i Wola, wysoki poziom zagęszczenia linii tramwajowych jest też na Żoliborzu, Pradze Północ i Mokotowie.

Spółka poczyniła bardzo duże inwestycje taborowe, także dzięki wykorzystaniu rekordowych środków unijnych. Dzięki temu wycofano z eksploatacji najstarsze wozy typu 13N, a ponad jedna trzecia pociągów tramwajowych w ruchu jest niskopodłogowa.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 9

Rozwiązania taryfowe: 7

Stan taboru: 9

Stan innej infrastruktury: 9

Integracja z innymi gałęziami transportu: 8

Ogólna: 8,4

System tramwajowy jest uczestnikiem systemu integracji taryfowej warszawskiego ZTM. W nowych tramwajach instalowane są automaty biletowe, klimatyzacja i system informacji pasażerskiej. Funkcjonuje również tzw. ciepły guzik, który pozwala na podniesienie komfortu termicznego pasażerów i zmniejszenie strat energii.

Warszawskie torowiska tramwajowe należą do najlepiej utrzymanych w Polsce. Średni okres eksploatacji torowiska tramwajowego w Warszawie wynosi nieco ponad 20 lat. Tramwaje Warszawskie według strategii wykonują roczne remonty na długości około 15 kmtp², ale do liczby tej należy doliczyć dofinansowane z funduszy unijnych programy modernizacyjne, które są prowadzone w ostatnich latach. Dla zwiększenia trwałości torowisk tramwajowych oraz obniżenia kosztów ich bieżącego utrzymania jest stosowana strategia polegająca na coraz szerszym stosowaniu torowisk o konstrukcji bezpodsytkowej. Na sieci Tramwajów Warszawskich występuje ponad 753 zwrotnic, z czego ponad 90% jest ogrzewanych w celu utrzymania ich pełnej sprawności zimą. W dużym stopniu sterowane są zdalnie, co zwalnia motorniczego z konieczności zatrzymania tramwaju i ręcznego przełożenia zwrotnicy.

Pasażerowie oczekujący na przystankach o dużej wymianie pasażerskiej mają do dyspozycji wiaty (najbardziej rozległe postawiono na przystankach Metro Ratusz Arsenal i Park Praski). W punktach przesiadkowych zainstalowano automaty biletowe, a w ciągu ul. Grójeckiej i Al. Jerozolimskich (odcinek Bitwy Warszawskiej 1920 – Rondo Waszyngtona), Trasy W-Z (Cmentarz Wolski – Park Praski) oraz Targowej i al. Zielenieckiej (Kijowska – Rondo Waszyngtona) uruchomiono elektroniczny System Informacji Pasażerskiej, wyświetlający czas do przyjazdu tramwaju w czasie rzeczywistym.

Wkrótce 29 nowych tablic powinno stanąć na przystankach wzdłuż trasy Dworzec Wileński – Żerań Wschodni, 15 na linii na Tarchomin (Młociny – Mehoffer), 11 na nowo budowanej trasie w ciągu Powstańców Śląskich (Bemowo Ratusz – Radiowa), 14 na Obzowej (Zajezdnia Wola – Koło), 20 na al. Jana Pawła II (Kielecka – Kino Femina). Oprócz tego trzy tablice mają zostać zamontowane w rejonie węzła Dworzec Wileński, trzy w ciągu Prostej (Rondo ONZ – Rondo Daszyńskiego), cztery na terenie dzielnicy Bemowo (przystanki Orlich Gniazd i Marynin), a jedna przy Dworcu Wschodnim.

Dużym atutem spółki jest podpisana w sierpniu 2008 roku umowa wieloletnia z miastem na świadczenie usług przewozowych. Zapewnia Tramwajom Warszaw-

skim stabilne finansowanie ich działalności. Będzie obowiązywać aż do 2027 roku. Jednocześnie pomaga ona Tramwajom Warszawskim w realizowaniu planów inwestycyjnych. Umowa nie ogranicza elastyczności inwestycyjnej – pojawienie się nowego priorytetu dla miasta można zapisać w umowie stosownym aneksem.

Mankamenty:

Wadą warszawskiej sieci tramwajowej jest niesymetryczność – północno-zachodnia część miasta jest obsługiwana w dużo większym stopniu niż pozostałe obszary. Na przykład most Poniatowskiego, położony w ścisłym centrum miasta, jest najbardziej wysuniętą na południe przeprawą tramwajową przez Wisłę. W kierunku północnym są jeszcze trzy takie przeprawy (trasa W-Z, most Gdański, most Marii Curie-Skłodowskiej). Do ostatniej stacji metra w kierunku północnym – Młociny – pasażerów dowożą dwie linie tramwajowe z obszaru Bielany, podczas gdy obsługa linii dowozowych do południowego odcinka metra kończy się na stacji Metro Wilanowska. Jeszcze mniej korzystna jest sytuacja na prawym brzegu Wisły – północne i południowe obszary łączy jedna linia tramwajowa w ulicy Targowej. W przypadku jakichkolwiek utrudnień w ruchu, jak podczas budowy II linii metra, nie istnieje możliwość przejazdu pomiędzy oboma częściami prawobrzeżnej Warszawy.

Wadą sieci jest też niewystarczająca liczba tras wybiegowych i brak obsługi obszarów podmiejskich. Zamówiona przez miasto „Ogólna koncepcja perspektywnego układu sieci tramwajowej w Warszawie” wskazuje jednak, że wyższy priorytet ma uzupełnienie sieci w granicach miasta, przede wszystkim na kierunkach obwodowych, oraz rozwój na wschód (obsługa dzielnicy Wilanów i prawego brzegu Wisły).

Alarmującą kwestią jest powolne wdrażanie priorytetyzacji ruchu tramwajów, zapisanej już w 2009 roku w „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy”. Wprowadzenie priorytetów dla tramwajów umożliwiłoby skrócenie czasu podróży nawet o 20-30%. Brak priorytetu w sygnalizacji świetlnej to główna przyczyna stosunkowo niskiej prędkości

240 km



łączna długość infrastruktury

komunikacyjnej tramwajów, na poziomie 17,2 km/h w 2011 roku. Prędkość wzorcowa dla Warszawy w warunkach pełnego priorytetu to 25 km/h. Według szacunków Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji poziom wykorzystania możliwości przewozowych bez priorytetu wynosi 69%, co oznacza również straty finansowe dla miasta.

Jako wada warszawskiej sieci tramwajowej jest również wskazywana zbyt duża liczba przystanków. Wprawdzie podnosi ona dostępność komunikacyjną tramwaju, jest jednak kolejnym czynnikiem zwiększającym czas przejazdu. W 2015 roku część najrządziej wykorzystywanych przystanków ma zostać przekształcona w przystanki na żądanie, jednak efekt czasowy z ich wprowadzenia będzie ograniczony. Zalecane odległości międzyprzystankowe wynoszą od 250 do 400 metrów w centrum dla tramwaju klasycznego i od 600 do 800 metrów dla tramwaju szybkiego, oraz odpowiednio 400–600 i 600–800 metrów w strefie intensywnej zabudowy mieszkaniowej. W Warszawie te zalecenia nie są przestrzegane. Dochodzi nawet do sytuacji, w których liczba przystanków tramwajowych na danym odcinku jest wyższa niż przystanków autobusowych (np. w ul. Grójeckiej czy Marszałkowskiej).

Podobnie jak w całym systemie warszawskiej komunikacji niedostateczna jest integracja z pozostałymi systemami transportu, przede wszystkim z koleją. Ogranicza się ona właściwie do – bardzo dobrej – integracji taryfowej. Na terenie miasta brak jednak odpowiednio zaprojektowanych węzłów przesiadkowych. Niewygodne są przesiadki na kolej, szczególnie w tak ważnych miejscach jak Stłużewiec (konieczność dwukrotnego pokonywania schodów), plac Zawiszy (brak zejść na perony od strony przystanków w ul. Towarowej). W ostatnich latach wprowadzono pierwsze pasy tramwajowo-autobusowe, dzięki czemu utworzono wspólne perony umożliwiające wygodne przesiadki (Metro Ratusz Arsenał). Brakuje jednak możliwości tzw. przesiadek „drzwi w drzwi” na pętlach autobusowo-tramwajowych (np. os. Górczewska, P+R al. Krakowska, rondo Wiatraczna).

Potencjał:

Tramwaje Warszawskie dysponują bardzo dużym potencjałem rozwoju. Wspomniana „Ogólna koncepcja perspektywicznego układu sieci tramwajowej w Warszawie” wskazuje szereg potrzebnych inwestycji w nowe linie tramwajowe. W pierwszej kolejności zalecono realizację tramwaju do Miasteczka Wilanów, Goctawia, os. Ruda, oraz trasy obwodowej od Dworca Zachodniego na Mokotów. Zarekomendowano również uzupełnienie sieci w centrum miasta poprzez przywrócenie tramwaju na Trakcie Królewskim. Odbudowana zostanie też trasa w ul. Kasprzaka. W dru-



Tramwaj w Warszawie



Tramwaj na ul. Marszałkowskiej

giej kolejności wskazano na konieczność usprawnienia komunikacji na prawym brzegu Wisły: wzdłuż ulicy Modlińskiej, al. Tysiąclecia, do węzła Marsa i CH Marki oraz budowę nowego mostu Krasińskiego z Pragi Północ na Żoliborz.

Kolejną szansą tramwajów warszawskich są inwestycje taborowe. Podpisane już teraz kontrakty na dostawy nowych wagonów umożliwią pod koniec 2015 roku zwiększenie udziału pojazdów niskopodłogowych w eksploatacji do ok. 60%. Pojawi się również większa liczba wozów dwukierunkowych, co umożliwi m.in. elastyczną obsługę przebudowywanych odcinków.

Największą szansą na zwiększenie efektywności Tramwajów Warszawskich jest przyspieszenie wprowadzania priorytetu w sygnalizacji świetlnej. Obecnie prace prowadzone są m.in. w ciągu ul. Obozowej i Powstańców Śląskich. Spółka rozwija także system dynamicznej informacji pasażerskiej i montaż automatów biletowych.



Źródło: PKP S.A.

BiT City (Bydgoszcz, Toruń)

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów: pasażerski transport kolejowy
Obszar działalności:
 woj. kujawsko-pomorskie, układ Toruń – Bydgoszcz
Data uruchomienia: 2015 r.

Rys historyczny:

U progu unijnej perspektywy finansowej 2007-2013 władze woj. kujawsko-pomorskiego, w porozumieniu z samorządami lokalnymi, zdecydowały o podjęciu szeregu działań mających na celu poprawienie jakości transportu zbiorowego zarówno w Bydgoszczy i Toruniu, jak i w podróżach pomiędzy stolicami obu województw.

Na projekt BiT City składa się sześć teoretycznie niezależnych, choć de facto komplementarnych wobec siebie projektów, z których wszystkie posiadają dofinansowanie ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (edycja 2007-13) w ramach Osi VII Transport przyjazny środowisku, Zadanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Liderem projektu jest Województwo Kujawsko-Pomorskie, a partnerami – miasta Bydgoszcz, Toruń, Solec Kujawski, spółka Tramwaj Fordon, a także PKP SA i PKP PLK.

Charakterystyka działalności:

W ramach projektu BiT City zawierają się następujące zadania:

- System Bilet Metropolitalny;
- Integracja systemów transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu;
- Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych;
- Budowa linii tramwajowej w Bydgoszczy do dzielnicy Fordon;
- Zakup taboru kolejowego;
- Rewitalizacja linii kolejowej Toruń – Bydgoszcz.

Wszystkie projekty – z racji tego, że są realizowane ze środków unijnych w ramach perspektywy 2007-2013, muszą być zakończone do grudnia 2015 r. Spośród ww. projektów, praktycznie zakończyło się już to ostatnie działanie (według stanu na październik 2014 r., nie-

zakończony jest jeszcze tylko remont 120-letniego wiaduktu kolejowego na terenie Torunia). Działaniem komplementarnym wobec podniesienia do 120 km/h prędkości na trasie z Bydgoszczy do Torunia, była m.in. budowa wiaduktu kolejowego w Solcu Kujawskim.

Pod koniec czerwca 2014 r. Pesa Bydgoszcz przekazała województwu pierwsze dwa z pięciu pociągów Elf, dedykowanych do obsługi przewozów pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą. Ostatni z pięciu pociągów będzie gotowy na początku 2015 r.

Najbardziej spektakularną realizowaną obecnie inwestycją w ramach BiT City jest budowa linii tramwajowej do Fordonu. Jej otwarcie planowane jest 1 stycznia 2016 r. (więcej na ten temat w studium przypadku „Tramwaje w Bydgoszczy”). Pod koniec czerwca 2014 r. w Toruniu otwarto z kolei nową linię tramwajową do miasteczka uniwersyteckiego (UMK) oraz do dzielnicy Bielany. Tramwaje na nowej trasie wykonują dziennie 87 kursów. Realizowana jest też umowa na dostawę nowego niskopodłogowego taboru tramwajowego. Pojazdy dostarcza Pesa. Pierwszy z 12 składów dotarł do Torunia na przełomie września i października 2014 r.

W ramach BiT City ma też nastąpić m.in. wdrożenie zintegrowanego biletu, umożliwiającego podróż pociągiem pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą oraz komunikacją miejską w obu miastach (w przyszłości projekt miałby zostać rozszerzony na inne trasy i miasta). Częściowa współpraca taryfowa w układzie Bydgoszcz – pociąg – Toruń ma miejsce już obecnie (dostępne są bilety umożliwiające 1 przejazd pociągiem i podróżowanie przez 60 minut komunikacją miejską bądź bilety miesięczne, ważne w pociągach oraz na jednej linii miejskiej), natomiast w ramach BiT City miałyby ona zostać znacząco rozwinęta. Obecne bilety papierowe, dostępne tylko w kasach kolejowych, będą zastąpione przez bilety dostępne m.in. w automatach oraz na nośnikach elektronicznych.

W ramach projektu zakłada się m.in. zakup nowych kasowników, zakup i montaż automatów biletowych (w pojazdach i na peronach), zakup biletomatów mobilnych, urządzeń do kontroli biletów i info-kiosków. Pod koniec lutego 2014 r. Województwo Kujawsko-Pomorskie złożyło w Centrum Unijnych Projektów Transportowych wniosek aplikacyjny dla tego projektu.

Atuty:

Zakres inwestycji miejskich w Toruniu i Bydgoszczy jest zbliżony do inwestycji w publiczny transport zbiorowy w innych miastach. Natomiast niezwykle istotne w tym projekcie, odróżniające Bydgoszcz i Toruń od innych miast, jest wdrożenie wspólnego biletu. Realizowany już w tym momencie projekt taryfowy Bydgoszcz



tyle km wynosi odległość pomiędzy Bydgoszczą Gł. i Toruniem Gł. pociągi pokonują ją nie szybciej niż w 43 minuty.

– kolej – Toruń jest pierwszym projektem w skali Polski, w którym integracja taryfowa następuje nie tylko w miastach bezpośrednio przylegających do siebie (stanowiących jedną aglomerację). Plan rozwoju obecnie funkcjonującej oferty (równolegle funkcjonuje analogiczna oferta „Arriva WiT”, w układzie pomiędzy Toruniem i Włocławkiem) to dowód perspektywicznego myślenia, obejmującego cały region Kujaw i Pomorza.

Mankamenty:

O ewentualnych mankamentach będzie można mówić w momencie zakończenia dostaw taboru kolejowego do obsługi BiT City i pełnym wdrożeniu projektu taryfowego. Jeśli bowiem równolegle nie nastąpi synchronizacja rozkładów pociągów i komunikacji miejskiej, wówczas projekt BiT City może nie zakończyć się sukcesem. Należy bowiem pamiętać, że mimo skrócenia czasu jazdy pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą frekwencja w pociągach nadal nie jest wysoka.

Potencjał:

Władze województwa deklarują, że częstotliwość kursowania pociągów pomiędzy Toruniem i Bydgoszczą będzie dochodzić do 30 min w godzinach szczytu, a integracja taryfowa zostanie też rozszerzona na inne ośrodki w woj. kujawsko-pomorskim.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 6
Rozwiązania taryfowe: 9
Stan taboru: 5
Stan innej infrastruktury: 7
Integracja z innymi gałęziami transportu: 6

Ogólna: 6,6



Śląska Karta Usług Publicznych

Podstawowe dane:

Charakter:

zintegrowany system opłat za usługi publiczne

Obszar działalności:

konurbacja górnośląska

Data uruchomienia: 2015 r.

Rys historyczny:

W 2008 r. Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) rozpoczął pierwsze prace studyjne nad ŚKUP – nowoczesną, rozbudowaną formą elektronicznej karty miejskiej. Montaż urządzeń i oprogramowania miał się zakończyć w 2013 r. Projekt jest jednak opóźniony – we wrześniu 2014 r. KZK GOP zapowiedziały, że jego uruchomienie nastąpi w styczniu 2015 r.

Projekt jest dofinansowany ze środków Unii Europejskiej, a konkretnie – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu II „Społeczeństwo informacyjne”, Działanie 2.2. „Rozwój elektronicznych usług publicznych” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana 18 października 2010 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego występujący w roli instytucji zarządzającej RPO WSL oraz przez KZK GOP, który pełni rolę lidera projektu.

Charakterystyka działalności:

ŚKUP to wspólny projekt KZK GOP oraz 21 miast aglomeracji śląskiej: Będzina, Bytomia, Chorzowa, Czeldzi, Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Imielina, Jaworzna, Katowic, Knurowa, Mysłowic, Piekar Śląskich, Pyskowic, Radzionkowa, Rudy Śląskiej, Siemianowic Śląskich, Sosnowca, Świętochłowic, Tychów, Wojkowic i Zabrze. Karta połączy w sobie funkcjonalność „elektronicznej portmonetki” z kartą identyfikacyjną właściciela oraz nośnikiem certyfikatu podpisu elektronicznego. Za pośrednictwem ŚKUP będzie można zrealizować m.in. następujące płatności i usługi:

- Bilety wstępu do instytucji kulturalnych (teatrów, muzeów etc.);
- Bilety komunikacyjne (biletomaty zostaną zamontowane w autobusach i tramwajach, oprócz tego zamontowanych zostanie 109 automatów stacjonarnych na przystankach; w urządzeniach tych będzie można także doładować ŚKUP);

- Opłaty za usługi rekreacyjno-sportowe (wejścia na baseny, lodowiska, hale widowiskowo-sportowe, wypożyczalnie sprzętu sportowego);
- Usługi parkowania: w strefach płatnego parkowania w Bytomiu, Chorzowie, Katowicach, Piekarach Śląskich, Pyskowicach, Tychach i Zabrze zostaną zamontowane parkomaty (w liczbie 223);
- Usługi biblioteczne – w zakresie szybkiej identyfikacji posiadacza karty bibliotecznej, a także opłat np. za kserowanie;
- Usługi związane z załatwianiem spraw w urzędach – dzięki podpisowi elektronicznemu zakodowanemu na ŚKUP karta ma usprawnić m.in. wypełnianie i wysyłanie formularzy, za jej pośrednictwem będzie też możliwe dokonywanie płatności bezgotówkowych.

Oprócz 109 automatów, które mają być zainstalowane w pojazdach komunikacji miejskiej, zamontowane będą też 232 automaty parkingowe oraz ok 1200 punktów akceptacji i doładowań kart. Równolegle całość systemu rozliczeniowego ŚKUP zarządzana będzie przez oprogramowanie zainstalowane na serwerach w dwóch centrach przetwarzania danych. Utworzony zostanie również portal internetowy, który umożliwi zarządzanie kartą przez użytkowników systemu.

Atuty:

Idea ŚKUP zakłada znaczące uproszczenie procedury uiszczania opłat za usługi publiczne. Przede wszystkim jednak największym atutem ŚKUP będzie bardzo szeroki zasięg oddziaływania. KZK GOP informuje, że w skali świata tylko trzy projekty elektronicznej karty miejskiej mają równie duży zasięg oddziaływania (w Londynie, Hongkongu i Singapurze). KZK GOP zakłada, że docelowo ze ŚKUP będzie korzystać ok. 700 tys. użytkowników. Przy czym należy podkreślić, że im więcej podmiotów będzie uczestniczyć w ŚKUP, tym projekt ten będzie miał więcej atutów.

Mankamenty:

Wyłaniają się dwa istotne mankamenty. Pierwszym jest ok. 2-letnie opóźnienie projektu. Dostawca oprogramowania, Asseco Poland, tłumaczył, że jest to spowodowane m.in. uszkodzeniem jednej z fabryk we Włoszech podczas trzęsienia ziemi. KZK GOP nałożył na wykonawcę wysokie kary umowne. Nie zmienia to jednak faktu, że tak duże opóźnienia obniżają zaufanie obywateli do instytucji wdrażających projekt i współuczestniczących w nim. „Rewolucyjny projekt skończy się wielką kompromitacją” – napisał w 2013 r. „Dziennik Zachodni”.

Drugim istotnym mankamentem jest brak uczestnictwa w ŚKUP – przynajmniej w I etapie – szeregu ważnych partnerów, przede wszystkim Kolei Śląskich (kierownictwo KŚ w 2013 r. poinformowało, że ze



szacunkowa liczba instytucji publicznych, w których dostępna będzie ŚKUP

względu na trudną sytuację finansową spółki i wysokie koszty uczestnictwa w ŚKUP, na razie zawieszają swoje uczestnictwo w tym projekcie) i PKM Jaworzno. W planie transportowym dla Miasta Tychy, przygotowanym w 2013 r. przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR, zostało natomiast zapisane, że jednym z kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze funkcjonowania MZK Tychy powinno być przystąpienie MZK do projektu ŚKUP.

Potencjał:

Założenie ŚKUP jest takie, że projekt będzie otwarty zarówno na nowe jednostki samorządu terytorialnego, jak i na kolejne instytucje. Dlatego też im więcej podmiotów będzie przystępować do ŚKUP (a zwłaszcza: jeśli do ŚKUP przystąpią Koleje Śląskie), tym projekt ten będzie mógł liczyć na większy sukces.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: **nie dotyczy**

Rozwiązania taryfowe: **nie dotyczy**

Stan taboru: **nie dotyczy**

Stan innej infrastruktury: **nie dotyczy**

Integracja z innymi gałęziami transportu: **3**

Ogólna: 3,0



Zródło: Wikimedia commons, CC-BY-SA-3.0-pl

Tramwaje w Olsztynie

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

transport tramwajowy

Obszar działalności:

Olsztyn

Data uruchomienia: 1907/2015 (?)

Rys historyczny:

Decyzję o budowie sieci tramwajowej w 25-tysięcznym wówczas Olsztynie podjęto w 1905 r. Dwa lata później, 14 grudnia 1907 r., uruchomiono dwie linie: nr 1 (Dworzec Główny – most Św. Jana na Łynie) i nr 2 (1 Maja – Jakubowo). W 1908, 1909 i 1930 r. otwierano kolejne odcinki sieci, jednocześnie już w 1930 r. zlikwidowano pierwszy odcinek (wzdłuż ul. Jagiełły). W 1934 r. częstotliwość kursowania na linii nr 1 wynosiła 7,5 min.

Po II wojnie światowej sieć tramwajową reaktywowano w 1946 r. (w związku z wojennymi zniszczeniami taboru, częstotliwość kursowania w pierwszych miesiącach po reaktywacji wynosiła zaledwie 50-60 min). Uruchomiono wówczas dwie linie: nr 1 od Jeziora Długiego do Dworca Głównego i nr 2 na trasie Ratusz – Stadion Leśny. Taki stan rzeczy utrzymywał się do 20 listopada 1965 r., kiedy to zawieszono kursowanie tramwajów i rozpoczęła się rozbiórka sieci.

W I dekadzie XXI w. pojawił się pomysł odbudowy sieci tramwajowej. W 2006 r. na forum władz Olsztyna pojawił się postulat sporządzenia studium wykonalności. Do prac przystąpiono w 2008 r., a wyniki zostały opublikowane w 2009 r. Studium wskazało zasadność odbudowy sieci.

Pierwotnie prace rozpoczęły się we wrześniu 2012 r., natomiast w sierpniu 2013 r. ze względu na znaczące opóźnienia w realizacji budowy władze Olsztyna zerwały umowę z dotychczasowym wykonawcą, FCC Construction. Według pierwotnego harmonogramu linia tramwajowa miała zostać otwarta wczesnym latem 2014 r. Złe doświadczenia z FCC spowodowały, że władze Olsztyna postanowiły podzielić budowę na etapy. Budowa pierwszego z nich rozpoczęła się 1 września 2014 r. Zgodnie z deklaracjami władz Olsztyna, budowa musi się zakończyć przed końcem 2015 r. Inwestycja jest bowiem współfinansowana z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschod-

niej (edycja 2007-2013) – wszystkie projekty zrealizowane muszą być do końca 2015 r., inaczej może pojawić się problem z refundacją środków pomocowych UE.

Charakterystyka działalności:

Cała sieć tramwajowa w Olsztynie składać się będzie z głównej linii (PKP – Jaroty; 7,3 km) łączącej m.in. osiedla Jaroty, Pieczewo i Nagórki z centrum miasta oraz dworcem kolejowo-autobusowym, a także z dwóch odnóg – do kampusu uniwersyteckiego w Kortowie (1,9 km) i do starówki (0,8 km). Łączna długość sieci wynosić będzie zatem 10 km. Na żadnym z krańców sieci nie będzie pętli, lecz jedynie przejścia rozjazdowe. Sieć będzie obsługiwana przez pojazdy dwukierunkowe.

Atuty:

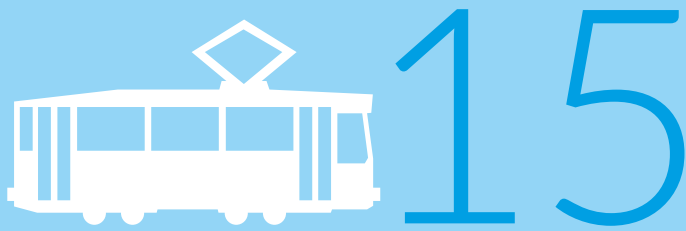
Głównym atutem odbudowy sieci tramwajowej w Olsztynie jest komplementarność inwestycji. Projekt zakłada bowiem nie tylko budowę torowisk, ale, równolegle, poszerzenie sześciu ulic (Pstrowskiego, al. Niepodległości, Mochnackiego, Grunwaldzka, Śliwy, al. Warszawska) i budowę buspasów. Dodatkowo władze miasta zapowiadają, że otwarcie trasy tramwajowej spowoduje alokację taboru autobusowego: najbardziej pojemne i będące w najlepszym stanie estetycznym autobusy, obecnie obsługujące przede wszystkim trasy zbliżone przebiegiem do przyszłej sieci tramwajowej, zaczną obsługiwać inne rejon miasta.

Mankamenty:

Tramwaj w Olsztynie posiada bardzo liczną grupę oponentów. Nieprzenikalnym murem oddzieleni są zwolennicy i przeciwnicy budowy, których nie brakuje zarówno wśród lokalnych polityków, mediów, jak i mieszkańców. W „opozycyjnych” mediach przeczytać można np., że tramwaj jest „pomnikiem pychy władzy” (cytat za portalem debata.olsztyn.pl). Odbudowę sieci tramwajowej w Olsztynie (została ona zlikwidowana w 1965 r.) krytykuje m.in. znany kierowca rajdowy oraz działacz PO (były europoseł) Krzysztof Hołowczyc, wskazując na wysokie koszty inwestycji.

Tu trzeba zwrócić uwagę, iż koszty projektu istotnie wzrosły. Jego wartość według danych MIIR miała wynosić 497 mln zł, z czego unijne dofinansowanie to 350 mln zł. Jednak w sierpniu 2014 r. prezydent Olsztyna, Piotr Grzymowicz, przyznał, że z powodu opóźnienia w realizacji projektu i konieczności zmiany wykonawcy koszt projektu wzrośnie o ok. 25%.

Do tego dodać należy, że tramwaj wzbudzał wiele emocji na etapie projektowania – mieszkańcy



liczba tramwajów zakupionych do obsługi nowo budowanej sieci

w wielu rejonach miasta protestowali, domagając się zmiany przebiegu trasy. Nie chcieli, żeby tramwaj przebiegał pod „ich” oknami. Bez wątpliwa za jeden z błędów władz Olsztyna można uznać brak referendum przed podjęciem decyzji o odbudowie sieci tramwajowej.

Potencjał:

Na ocenę funkcjonowania sieci tramwajowej w Olsztynie trzeba jeszcze poczekać co najmniej rok od momentu uruchomienia sieci. Nie kilka tygodni, tylko przynajmniej rok – wtedy będzie można przeanalizować funkcjonowanie tramwajów na przestrzeni całego roku szkolnego/akademickiego oraz w wakacje.

Natomiast już teraz należy zauważyć, że zwiększająca się mobilność Polaków powoduje, iż gwałtownie będzie wzrastać liczba samochodów. GDDKiA w prognozie z 2005 r., gdy w Polsce zarejestrowanych było 12,34 mln samochodów, założyła, że w 2030 r. będzie ich 29,91 mln. Przy czym autentyczny przyrost aut w Polsce jest jeszcze szybszy niż te prognozy: liczba samochodów zarejestrowanych na koniec 2013 r. (19,39 mln) jest większa niż prognoza GDDKiA na rok 2015 r. (18,69 mln)! A to oznacza, że rokrocznie wzrastać będzie zapotrzebowanie na sprawne pokonanie – już dziś bardzo zakorkowanych – olsztyńskich ulic.



tyle km będzie liczyła główna linia olsztyńskiego tramwaju (PKP – Jaroty)



Źródło: Wikimedia commons, CC-BY-SA-3.0-pl

Żegluga Świnoujska

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerski i towarowy transport wodny śródlądowy

Obszar działalności: Świnoujście

Data uruchomienia: 1230 r. (?)

Liczba pasażerów rocznie:

2,21 mln samochodów (+ piesi i rowerzyści)

Rys historyczny:

Przeprawa promowa przez Świnę, pomiędzy wyspami Wolin i Uznam, jest jedną z najstarszych w Europie. Udokumentowano jej funkcjonowanie w 1230 r. Znane jest nazwisko ówczesnego przewoźnika – Teodoryk.

Przeprawa, stanowiąca ważne ogniwo w transporcie ładunków w układzie wschód – zachód Europy, przez wieki była własnością książąt pomorskich. Podróżnych przewożyły płaskodenne łodzie, poruszane wiosłami lub ciągnięte przez woły bądź konie. W 1874 r. wprowadzono do eksploatacji promy o napędzie parowym, które zabierały na pokład po kilkadziesiąt osób i kilka wozów konnych. W kolejnych dekadach liczba i wielkość promów zwiększała się.

Po II wojnie światowej, gdy Świnoujście znalazło się w granicach Polski, przeprawę promową przejęła Żegluga Szczecińska. Od 1991 r. przewoźnikiem jest miejski zakład budżetowy Żegluga Świnoujska.

Charakterystyka działalności:

Żegluga Świnoujska obsługuje dwie przeprawy pomiędzy wyspami Wolin i Uznam. Pomiędzy uznamską częścią Świnoujścia i dzielnicą Warszów (rejon dworca kolejowego) kursują cztery promy typu Bielik (rok produkcji 1998-1999; pojemność ok. 35 samochodów), a pomiędzy uznamską częścią Świnoujścia i dzielnicą Ognica – cztery duże promy typu Karsibór (rok produkcji 1978-1979; pojemność ok. 70 samochodów). Przeprawa Warszów od połowy października 2014 r. dostępna jest tylko dla kierowców z rejestracją świnoujską (bądź dla posiadaczy specjalnych zezwoleń), pieszych i rowerzystów; do października 2014 r. była ona dostępna, w godzinach nocnych oraz w weekendy, także dla kierowców zamiejscowych, co wywoływało jednak liczne protesty władz Świnoujścia. Przeprawa w Karsiborze jest dostępna dla wszystkich chętnych.

Promy w Warszawie kursują co 15 min w godzinach szczytu, co 20 min w pozostałych porach dnia i co 40

min w nocy. Promy na przeprawie karsiborskiej kursują co 30 min przez cały dzień i co 60 min w nocy, jednak przez 4 z 7 nocy kursowanie promów karsiborskich jest wyłączone (co ma związek z dążeniem do zwiększenia przepustowości toru wodnego Świnoujście – Szczecin). Wówczas wszystkie samochody kierowane są na przeprawę w Warszawie. Jeśli przy przeprawach promowych zaczynają tworzyć się korki, wówczas promy płyną bez przerwy – co jednak w okresie szczytów przewozowych i tak nie rozwiązuje problemu.

Funkcjonowanie przeprawy promowej jest związane z brakiem stałej przeprawy pomiędzy Wolinem i Uznamem.

Atuty:

Trudno wskazać jakiegokolwiek atuty świnoujskiej przeprawy promowej. Jedynym atutem może być fakt, iż promy mogą spełniać rolę atrakcji turystycznej dla urlopowiczów zmierzających do Świnoujścia.

Mankamenty:

Zwłaszcza w okresie wakacyjnym przeprawa stanowi udrękę dla kierowców. W rekordowe dni oczekiwanie na przeprawę wynosi nawet 4-6 godzin. Przy średniodobowej (w skali całego roku) liczbie samochodów ok. 6,1 tys., w wakacje chętnych do przepłynięcia promem przez Świnę potrafi być nawet 10 tys. kierowców. Niejednokrotnie ze Szczecina do Świnoujścia szybciej można dojechać przez Niemcy niż zakorkowaną drogą krajową nr 3 i później z wykorzystaniem promu. Przeprawa karsiborska, leżąca w ciągu drogi krajowej 93 (stanowiącej odnogę od DK-3) jest jedyną sytuacją na sieci GDDKiA, na której kierowców czeka taka „niespodzianka” jak prom samochodowy.

Potencjał:

Potencjałem jest nie tyle przeprawa promowa, co perspektywa budowy stałej przeprawy, czyli tunelu pod Świną. O realizację tej inwestycji od wielu lat zabiegają środowiska polityczne, samorządowe i biznesowe Pomorza Zachodniego. Środowiska te przez lata twierdziły, że region Pomorza Zachodniego jest pokrzywdzony choćby w porównaniu z regionem woj. pomorskiego, gdzie w ostatnich latach zrealizowane zostało (bądź, według stanu na II połowę 2014 r., jest realizowane) wiele ważnych i kosztownych inwestycji drogowych – takich jak m.in. północny odcinek autostrady A1 (dla porównania, odcinka drogi ekspresowej S3 pomiędzy Goleniowem i Świnoujściem nie ma obecnie w rządowych planach inwestycyjnych), tunel pod Martwą Wisłą (usprawniający obsługę Portu Gdańsk), droga ekspresowa S7 czy też Południowa Obwodnica Gdańska. Należy pamiętać, że budowa tunelu będzie miała nie tylko znaczenie dla poprawy

8



łączna liczba promów ŻŚ

obsługi komunikacyjnej Świnoujścia, ale także dla poprawy konkurencyjności świnoujskiego portu.

Znacząca szansa na budowę tunelu pojawiła się we wrześniu 2014 r., kiedy to inwestycja ta została zapisana w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego. Także we wrześniu 2014 r. podpisana została umowa na dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego prac przygotowawczych do budowy tunelu.

W Kontrakcie Terytorialnym zapisano, że budowa tunelu będzie kosztować ok. 780 mln zł, przy czym władze Świnoujścia liczą na to, że uda im się uzyskać zwolnienie z podatku VAT (wystąpiły w tej sprawie z formalnym wnioskiem do izby skarbowej), dzięki czemu koszt spadłby do ok. 630 mln zł. Obecnie roczny koszt utrzymania przeprawy (biorąc pod uwagę tylko koszty kursowania promów – bez kosztów remontów) wynosi ok. 31-32 mln zł rocznie. Szacunkowy koszt rocznego utrzymania tunelu to ok. 5 mln zł. Jeśli zestawimy te kwoty, widać, że budowa stałej przeprawy powinna zwrócić się najprawdopodobniej w ciągu maksymalnie 25 lat. Po otwarciu tunelu przeprawa będzie nadal funkcjonować – promy będą uruchamiane np. w przypadku awarii w tunelu.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 1

Rozwiązania taryfowe: **nie dotyczy**

Stan taboru: 5

Stan innej infrastruktury: **nie dotyczy**

Integracja z innymi gałęziami transportu: 1

Ogólna: 2,3



Źródło: Jacek Goździewicz

Tramwaje w Bydgoszczy

Podstawowe dane:

Rodzaj przewozów:

pasażerski transport tramwajowy

Obszar działalności: Bydgoszcz

Data uruchomienia: 1888 r.

Liczba pasażerów rocznie:

99 mln (2013 r., licząc łącznie tramwaje i autobusy).

Rys historyczny:

18 maja 1888 r. na ulicach Bydgoszczy pojawił się tramwaj konny; jego trasa wiodła z dworca kolejowego do Wełnianego Rynku (ul. Poznańska). Tramwaje elektryczne rozpoczęły funkcjonowanie 3 maja 1896 r. Zarówno w okresie do 1918 r., jak i II Rzeczypospolitej oraz PRL-u, sieć tramwajowa była rozbudowywana, choć następowało też likwidowanie poszczególnych odcinków (m.in. w 1974 r. zlikwidowana została trasa tramwajowa w ciągu ul. Jurasza i Lelewela). Spośród istniejących obecnie odcinków – w 1901 r. otwarto np. linię tramwajową do pętli Wilczak, w 1951 r. zakończono największą rozbudowę (przed decyzją o budowie linii do Fordonu) w historii bydgoskiej sieci tramwajowej – otwarto trasy do pętli Glinki, Łęgnowo i Kapuściska, natomiast w 1969 r. tramwaje zaczęły kursować do pętli Wyścigowa. Także w 1969 r. zawieszono kursowanie tramwajów przez Stare Miasto. Warto zauważyć, że w 1965 r. sprowadzono tabor tramwajowy ze zlikwidowanej sieci w Olsztynie. Ostatnią inwestycją w okresie PRL-u związaną z rozbudową infra-

struktury torowej była dokonana w 1989 r. przebudowa linii tramwajowej w ciągu ul. Gdańskiej do układu dwutorowego oraz otwarcie nowej pętli tramwajowej Leśny Park Kultury i Wypoczynku (obecnie Las Gdański).

25 stycznia 1990 r. wstrzymano ruch tramwajów na trasie do dworca kolejowego ze względu na awarię instalacji gazowej. Przerwa w kursowaniu miała być raptem kilkutygodniowa, jednak w trakcie naprawy sieci pojawiły się protesty mieszkańców rejonu ul. Dworcowej, którzy zaczęli zgłaszać sprzeciw wobec przywrócenia ruchu tramwajowego, zwracając uwagę na pękające ściany. Radni miejscy ulegli presji i w lipcu 1990 r. zdecydowali o likwidacji trasy do dworca. Do 1997 r. funkcjonował jeszcze jeden tor w ciągu ul. Dworcowej, którym dojeżdżały tramwaje do warsztatów naprawczych przy ul. Zygmunta Augusta.

Wejście Polski do Unii Europejskiej zmieniło podejście do bydgoskich tramwajów. Zdecydowano o odbudowie

linii tramwajowej do dworca, trasą przez nowy most na Brdzie. Trasę do nowej, położonej niedaleko dworca Bydgoszcz Gł., pętli tramwajowo-autobusowej „Rycerska” otwarto w listopadzie 2012 r.

W grudniu 2013 r. rozpoczęła się z kolei budowa – planowana już od lat 70. XX w. – linii tramwajowej do jednego z największych bydgoskich osiedli – Fordonu. Jej otwarcie zaplanowane jest na 1 stycznia 2016 r. Linia tramwajowa do dworca kolejowego powstała w oparciu o środki unijne. Podobnie przy wsparciu UE budowana jest linia do Fordonu. Ta ostatnia budowa z racji tego, iż jest budowana ze środków pomocowych w ramach perspektywy 2007-2013, musi się zakończyć do grudnia 2015 r.

Charakterystyka działalności:

Obecna długość sieci tramwajowej w Bydgoszczy wynosi 30,8 km. Po otwarciu linii do Fordonu długość sieci zwiększy się o 9,5 km. Trasa do Fordonu zostanie poprowadzona pomiędzy istniejącą pętlą Wyścigowa oraz pętlą autobusową Mariampol, przez środek osiedla Fordon. Najtrudniejszym przedsięwzięciem w ramach tej inwestycji jest budowa, tuż za pętlą Wyścigowa, kilkusetmetrowej estakady nad torami kolejowymi, wraz z utworzeniem w tym miejscu wielopoziomowego węzła przesiadkowego pomiędzy tramwajami, autobusami i koleją. Oprócz budowy linii tramwajowej (wraz z 4 pętlami, 14 parami przystanków i nową zajezdnią) inwestycja zakłada też istotną przebudowę sąsiadującego z nową trasą układu drogowego – remont ok. 9 km ulic i montaż 250 sygnalizatorów świetlnych.

Atuty:

Inwestycje w sieć tramwajową w Bydgoszczy mają zdecydowanie „miastotwórczy” charakter. Odbudowa linii tramwajowej do dworca powiązana była z rewitalizacją ul. Dworcowej, która dzięki temu obecnie na nowo nabrała charakteru zbliżonego do reprezentacyjnego deptaku. Przed rozpoczęciem prac rewitalizacyjnych, ul. Dworcowa miała zniszczony bruk uliczny, chodniki i elewacje kamienic, przez co stanowiła raczej „antywizytówkę” miasta. W porze wieczornej przemieszczanie się pieszo do lub z dworca kolejowego ul. Dworcową było po prostu niebezpieczne.

Analogiczna znacząca poprawa stanu estetycznego miała miejsce kilka lat wcześniej przy okazji remontu trasy tramwajowej w ciągu ul. Gdańskiej – głównej ulicy handlowej Bydgoszczy, od której prostopadle odchodzi ul. Dworcowa. Dodatkowo rozwój sieci tramwajowej poprawił dostępność komunikacyjną bydgoskiego dworca kolejowego, położonego na skraju centrum. Dojazd autobusem do dworca – wąskimi, bardzo często zakorkowanymi ulicami – jest bowiem do dziś uciążliwy, a przez dwie dekady był to jedyny sposób na dotarcie

komunikacją miejską do głównego bydgoskiego dworca. Z kolei dużym atutem taryfy ZDMiKP Bydgoszcz jest system biletów A+T, umożliwiający posiadaczowi biletu jednorazowego dokonanie przesiadki pomiędzy tramwajem i autobusem (w wybranych, konkretnie wskazanych przypadkach i miejscach przesiadki) bez konieczności kasowania nowego biletu. Bilet ten, ważny przez 60 minut od momentu skasowania, pozwala na zmniejszenie opłat za przejazdy transportem zbiorowym w Bydgoszczy osobom nieposiadającym biletów okresowych. Siatka połączeń, na których obowiązuje system A+T, obejmuje połączenia pomiędzy centrum miasta a praktycznie wszystkimi dzielnicami położonymi w oddaleniu od centrum. Do tego należy podkreślić, że system biletów A+T funkcjonuje równolegle do „zwykłych” biletów 60-minutowych. Władze Bydgoszczy podkreślały, że wprowadzenie (w 2007 r.) systemu A+T miało na celu przede wszystkim wzmocnienie roli tramwajów w obsłudze miasta.

Do atutów należy też zaliczyć czynnik, który co prawda nie wpływa w istotny sposób na jakość oferty tramwajów w Bydgoszczy, ale bez wątpienia czyni tę ofertę ciekawą. Część linii tramwajowych w Bydgoszczy jest bowiem położona bardzo atrakcyjnie krajobrazowo. Z jednej strony wspomniane już trasy poprowadzone w ciągu ul. Dworcowej czy Gdańskiej ściśle wpisują się w krajobraz nowoczesnej tkanki miejskiej. Z drugiej strony, fragment linii tramwajowej prowadzącej równolegle do rzeki Brdy przez Babią Wieś, pętla tramwajowa Las Gdański czy prowadząca częściowo przez obszar leśny trasa tramwajowa do dzielnicy Łęgnowo są jednymi z najładniej wytyczonych tras tramwajowych w skali kraju.

Mankamenty:

Problemem oferty bydgoskich tramwajów jest bardzo zły stan techniczny i estetyczny większości taboru. Gros taboru stanowią wysłużone wagony typu 105N, z których większość nie przechodziła żadnych prac remontowych.

Oceny (skala 1-10):

Rozkład jazdy: 7
Rozwiązania taryfowe: 9
Stan taboru: 2
Stan innej infrastruktury: 7
Integracja z innymi gałęziami transportu: 7

Ogólna: 6,4

Dyskusyjna jest też „polityka przystankowa” ZDMiKP. Od dawna postulowane jest, np. w lokalnych mediach, utworzenie przystanku przy Placu Teatralnym (w rejonie Starego Miasta) przystanku tramwajowego w kierunku dworca Bydgoszcz Gł. i pętli Wilczak. Z kolei w ramach modernizacji ul. Gdańskiej, a potem ul. Chodkiewicza zmieniono lokalizację przystanku tramwajowego w kierunku centrum. Funkcjonujący wcześniej jeden przystanek za skrzyżowaniem (grupujący 4 linie tramwajowe) zmieniono na dwa przystanki przed skrzyżowaniem, każdy grupujący po 2 linie włączające się za skrzyżowaniem we wspólny odcinek. Innym istotnym mankamentem w tym rejonie miasta jest też powszechne zjawisko blokowania torów tramwajowych przez źle zaparkowane samochody (za: „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 18.12.2013 r.).

Do tego należy zauważyć, że niemała część kursów w sieci ZDMiKP Bydgoszcz realizowana jest jednym wagonem 105N. Zwłaszcza w godzinach szczytowych generuje to niejednokrotnie duży tłok w pojazdach.

Potencjał:

Budowa linii tramwajowej do Fordonu będzie połączona z utworzeniem węzła przesiadkowego w rejonie estakady, po której nowa trasa przetnie linię kolejową nr 18. Pod estakadą usytuowana jest stacja Bydgoszcz Wschód. Obecnie stacja ta ma charakter peryferyjny i jej rola w obsłudze pasażerskiej jest niewielka. Jednak rola ta wzrośnie znacząco po utworzeniu wspólnego biletu Toruń – Bydgoszcz w ramach projektu BiT City (patrz: studium przypadku BiT City).

Zgodnie z deklaracjami władz Bydgoszczy otwarcie linii do Fordonu spowoduje, że nastąpią znaczące zmiany w funkcjonowaniu linii autobusowych obsługujących Fordon. Głównym środkiem dojazdu do centrum miasta stanie się tramwaj, część linii autobusowych zostanie zlikwidowana, a część zmieni swój charakter na linie dowozowe do tramwaju. Należy zresztą zauważyć, że układ linii autobusowych został znacząco zmodyfikowany także w momencie otwarcia linii tramwajowej do dworca Bydgoszcz Gł.

Trwa obecnie budowa nowego dworca kolejowego Bydgoszcz Gł. Będzie to niestandardowe rozwiązanie architektoniczne: nowy dworzec będzie miał 5 kondygnacji i szklaną elewację. Biorąc równolegle pod uwagę dokonaną już rewitalizację ul. Dworcowej i powstanie zintegrowanego węzła przesiadkowego przy dworcu (wcześniej w tym miejscu znajdowała się niezbyt estetyczna pętla autobusowa – obecnie przeniesiona o kilkaset metrów, w kierunku ul. Rycerskiej) – potwierdza się argument, że inwestycje w infrastrukturę transportową są ściśle powiązane z metamorfozą miejskiej przestrzeni publicznej.

Potencjał bydgoskich tramwajów tkwi też w rozbudowanych planach inwestycyjnych na najbliższe lata. W ramach nowej unijnej perspektywy finansowej (2014-2020), planowana jest budowa trzech linii tramwajowych:

- Wzdłuż ul. Kujawskiej, od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru (wstępna szacowana wartość projektu: 275 mln zł). Zadanie będzie obejmować budowę ok. 600 m torowiska, a także m.in. przebudowę dwóch skrzyżowań, przebudowę ul. Kujawskiej do układu dwujezdniowego, budowę buspasa na kierunku ronda Kujawskie – rondo Bernardyńskie, a także zakup 50 tramwajów z minimum 25-procentowym udziałem niskiej podłogi.
- Wzdłuż ul. Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru. Łączna długość nowej trasy ma wynieść prawie 3,5 km; zadanie to zakłada także zakup 30 nowych tramwajów. Wstępna szacowana wartość projektu: 290 mln zł, w jej ramach planowana jest też m.in. przebudowa ul. Solskiego na długości 1,4 km i rozbudowa ul. Pięknej do układu dwujezdniowego. Inwestycja zapewni włączenie do sieci tramwajowej dzielnic Szwederowo i Górzyskowo, a także pozwoli na utworzenie alternatywnej trasy tramwajowej dla głównego obecnie ciągu tramwajowego w mieście, wzdłuż ul. Jagiellońskiej i Focha.
- Budowa 600-metrowej trasy łączącej ul. Fordońską (nowa trasa do Fordonu) z ul. Toruńską, wraz z rozbudową układu drogowego (80 mln zł). Inwestycja pozwoli na skrócenie czasu jazdy pomiędzy dzielnicami Fordon i Bartodzieje.

Należy też wspomnieć o planach inwestycyjnych, które nie są bezpośrednio związane z rozwojem komunikacji tramwajowej, ale bez wątpienia będą wpływać na poprawę warunków mobilności. W ramach działań inwestycyjnych w obrębie perspektywy 2014-2020 planowana jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych Bydgoszcz Leśna, Bydgoszcz Bielawy i Bydgoszcz Wschód, a także budowa węzła integracyjnego przy projektowanym przystanku kolejowym Bydgoszcz Błonie (na linii nr 131, w kierunku Inowrocławia). W ramach budowy węzła Wschód, który będzie stanowić miejsce przesiadek pomiędzy pociągami i tramwajami do i z Fordonu, przebudowany zostanie także węzeł drogowy, dzięki czemu powstanie bezpośrednie połączenie podstawowego układu dróg miejskich (ul. Lewińskiego) z drogą krajową nr 80. Inwestycja ta pozwoli także na usprawnienie ruchu pojazdów wzdłuż drogi krajowej nr 80, stanowiącej połączenie miasta z drogami ekspresowymi S-5 i S-10, zawartymi w sieci TEN-T.

