



Biała Księga Mobilności 2015





Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Zespół Doradców Gospodarczych TOR jest jedną z wiodących polskich firm specjalizujących się w doradztwie i analizach z obszarów infrastruktury, kolei głównych i przemysłowych oraz komunikacji miejskiej i zintegrowanych systemów transportu publicznego, a także wydawcą portalu www.transport-publiczny.pl oraz organizatorem Kongresu 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 w Państwa ręce 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:

dr Michał Beim – adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu
Łukasz Malinowski – dyrektor ds. wydawniczych, Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Adam Piotr Zając – wiceprezes warszawskiego stowarzyszenia SISKOM
Paweł Rydzyński – dyrektor ds. projektów transportowych w Zespole Doradców Gospodarczych TOR
Zuzanna Kłos-Adamkiewicz – Katedra Systemów i Polityki Transportowej Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego
Przemysław Filar – Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
Paweł Karpiński – Politechnika Wrocławska
Michał Szymajda – redaktor portalu Transport Publiczny
Jan Jakiel – specjalista w Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie, członek stowarzyszenia SISKOM
Hubert Barański – Fundacja Fenomen
Łukasz Franek – Politechnika Krakowska
Paweł Jaworski – Napraw Sobie Miasto
Janusz Górny – UAM Poznań Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Paweł Sowa – Inwestycje dla Poznania
Thamas Dombi – ZDM Warszawa
Dominik Wójcik – redaktor portalu Transport Publiczny
Aleksandra Romanowska – Politechnika Gdańska
Michał Dąbrowski, Marek Fall – NextBike Polska
Damian Hajduk – niezależny konsultant

Pracami kierował: Adam Piotr Zając. Współpraca: Łukasz Malinowski

SPIS TREŚCI

1.1. Transport publiczny w kryzysie? Sytuacja komunikacji publicznej w świetle danych GUS 12

Pasażerowie	12
Linie komunikacyjne	14
Tabor i jego wykorzystanie	16
Punkt odniesienia: motoryzacja indywidualna	17
Podsumowanie	19
O autorze:	19
Bibliografia:	19

1.2. Z samochodem się nie wygra. Ale trzeba próbować 20

Samochody będą, ale czy zawsze trzeba z nich korzystać?	20
Rowerzysta w pociągu – wciąż persona non grata	21
Unia narzuca obowiązki, by pamiętać o mobilności	22
Mobilność nie mniej ważna niż inwestycje transportowe	22
Prawie jedna czwarta dwutlenku węgla powstaje w miastach	23
Przestrzeń publiczna podnosi jakość życia	24
O autorze:	25
Bibliografia:	25

1.3. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej jako element polityki transportowej 26

Zrównoważona mobilność w dokumentach europejskich	26
Potrzeba opracowywania zrównoważonych planów mobilności	27
Cele i cechy planów zrównoważonej mobilności miejskiej	29
Plany mobilności miejskich generatorów ruchu	30
Przykłady planów mobilności	32
O autorze:	34
Bibliografia:	34

2.1. Centrum Świebodzkie szansą na nowe centrum Wrocławia 38

Historia	38
Śródmiejska Trasa Południowa	39
Zagospodarowanie linii kolejowej	40
Propozycje dla Centrum Świebodzkiego – sześć wariantów	40
Możliwości finansowania projektu	45

2.2. Wpływ inwestycji w transport publiczny i rowerowy na wartość nieruchomości	46
Wprowadzenie	46
Tramwaj kształtuje miasto	46
Kolej a wartość nieruchomości	47
Drogi rowerowe jako czynnik atrakcyjności	48
Uwarunkowania finansowe	49
Znaczenie planowania transportu dla polskich miast	50
Podsumowanie	51
O autorze:	51
Bibliografia:	52
2.3. Skomplikowana mobilność Wałbrzycha	54
Miasto w górach	54
Miasto na uboczu buduje aglomerację	55
Wałbrzyskie obwodnice – niekończąca się historia	56
Trolejbusy i tramwaje	57
Wojna „busiarzy” – czyli kto będzie woził wałbrzyszan	58
Komunikacja rowerowa – trudna, ale możliwa	59
Kolej to nie przeżytek!	59
Podsumowanie	60
O autorze:	62
Bibliografia:	62
2.4. Słupsk walczy o rozwój transportu publicznego	64
Chcemy jeździć, ale gdzie i jak?	64
Transport miejski szuka swojej drogi	66
Sytuacja obecna	67
Nowe centrum dla komunikacji zbiorowej	68
Plany PKP SA na nowy dworzec	69
O autorze:	70
2.5. Problemy obsługi transportowej Służewca Przemysłowego	72
Wstęp. Polityka przestrzenna	72
Polityka transportowa	73
Zarządzanie parkowaniem	74
Prognozy rozwoju obszaru	75
Analizy transportowe	76
Wnioski z analiz transportowych	77
Program inwestycji infrastrukturalnych dla Służewca biurowego	80
Podsumowanie	81
O autorze:	82
Bibliografia:	83

3.1. Nowe centrum Łodzi jako ważny węzeł transportowy 86

Inwestycje kolejowe w ramach łódzkiego węzła kolejowego	87
Nowy dworzec Łódź Fabryczna	87
Plany na Nowe Centrum Łodzi	88
Woonerf, czyli ulica do życia	89
Pomysł na ulicę Piotrkowską	91
Przestrzeń publiczna według strategii	92
Łódź się zmienia	93
O autorze:	93

3.2. Kraków – w stronę lepszej mobilności 94

Wstęp	94
Śródmieście	96
Wyzwania na przyszłość	100
O autorze:	101
Bibliografia:	101

3.3. Odzyskiwanie centrum Katowic 102

Wstęp	102
Zmiany komunikacyjne w mieście	103
Układ obwodnicowy i system dróg rozprowadzających	103
Rozwój transportu zbiorowego	104
Katowicki Węzeł Komunikacyjny	105
Polityka i infrastruktura rowerowa	105
Skutki urbanistyczne	106
Strefa Dworcowa – Mariacka	107
Strefa Rondo – Rynek	107
Podsumowanie	108
O autorach:	108
Bibliografia:	109

3.4. Święty Marcin w Poznaniu – jak w historyczną ulicę tchnąć nowe życie? 110

Uwarunkowania	110
Pomysły na przyszłość	111
Rozwiązania transportowe	113
Podsumowanie	115
Bibliografia:	117

3.5. Jak rowery miejskie tworzą „smart cities”	118
Rowerowy boom na świecie i w Polsce	118
Kompleksowe rozwiązanie dla samorządów	118
Współpraca z biznesem	119
Proces wdrożenia	120
Na drodze ciągłego rozwoju	121
O Nextbike Polska	121
4.1. Tramwaj na Naramowice zwany pożądaniem	124
Wstęp	124
Biała Księga Tramwaju na Naramowice	124
Tramwaj na Facebooku – internetowy celebryta	127
Niebezpieczne próby manipulacji przestrożą na przyszłość	127
Obalenie kłamstw	128
Stan obecny: paraliż komunikacyjny	130
Zmiany przebiegu trasy tramwajowej	131
Spodziewane korzyści	131
O autorze:	132
4.2. Promocja jazdy na rowerze na przykładzie kampanii European Cycling Challenge	134
Wprowadzenie	134
European Cycling Challenge	135
Duża skala – duże problemy i nowe rozwiązania	136
Wyniki tegorocznej edycji	137
O autorze:	137
4.3. Częstochowskie węzły przesiadkowe – wartość dodana czy sama w sobie?	138
Wstęp	138
Obecny stan komunikacji miejskiej i podmiejskiej	138
Istniejące węzły przesiadkowe	139
Częstochowa Osobowa	141
Częstochowa Stradom	142
Częstochowa Raków	142
Wartość dodana dla miejsca	143
Oddziaływanie węzłów na otoczenie	144
Globalne korzyści z węzłów	145
Wartość dodana? Sztuka dla sztuki	145
O autorze:	146

4.4. Działania dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni 148

Wprowadzenie	148
Przesłanki do opracowania SUMP	149
Założenia do procesu SUMP w Gdyni	151
Rola dwukierunkowej komunikacji w gdyńskim SUMP	155
Podsumowanie. Gdynia jako „żywe laboratorium”	156
Bibliografia:	157
O autorze:	157

4.6. Zielonogórskie pomysły na rozwój komunikacji autobusowej 158

Wstęp. Obecne uwarunkowania komunikacji miejskiej	158
Sieć komunikacyjna i intermodalność	159
Transport zeroemisyjny – autobusy elektryczne	160
Zintegrowane Centrum Komunikacji Zielona Góra Główna	163
Bibliografia:	164
O autorze:	164



V KONGRES TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zapraszamy na kolejny
Kongres Transportu Publicznego
w 2016 roku!



WPROWADZENIE

Adam Piotr Zając

1.1. Transport publiczny w kryzysie? Sytuacja komunikacji publicznej w świetle danych GUS

Ostatnie lata w Polsce to szybki rozwój transportu publicznego. Dostępność środków unijnych oraz konieczność modernizacji infrastruktury skutkowały dużymi projektami inwestycyjnymi, które wpływają na codzienne zwyczaje transportowe Polaków. W 2015 r., 11 lat po wejściu do Unii Europejskiej, powyższe zmiany najlepiej widoczne są w statystykach, które regularnie publikuje Główny Urząd Statystyczny. Wydawać by się mogło, że dane dotyczące liczby pasażerów czy też przejechanych kilometrów powinny dawać jednoznacznie pozytywny obraz. W rzeczywistości sytuacja jest nieco bardziej skomplikowana.

Główny Urząd Statystyczny gromadzi kilka rodzajów danych związanych z transportem publicznym. Są one przeważnie dostępne na poziomie województw, co znacznie utrudnia ocenę poszczególnych miast (wyjątek stanowią ośrodki, które jako jedyne w danym województwie wykorzystują dany rodzaj transportu – tramwajowy lub trolejbusowy). Dostępne statystyki pozwalają jednak dostrzec bardziej ogólny obraz kondycji komunikacji miejskiej, uwzględniający także przewoźników z mniejszych ośrodków. Jest to o tyle istotne, iż w przeciwieństwie do dużych miast, transport publiczny w mniejszych miastach często przeżywa dotkliwe problemy, co z kolei negatywnie wpływa na ofertę przewozową i tym samym liczbę pasażerów. Porównując zatem wyniki z bazy GUS, uzyskamy nieco inny obraz niż w przypadku porównywania bardziej optymistycznych danych udostępnianych przez największe miasta, które najczęściej mówią o rosnących wpływach z biletów i wzroście liczby pasażerów.

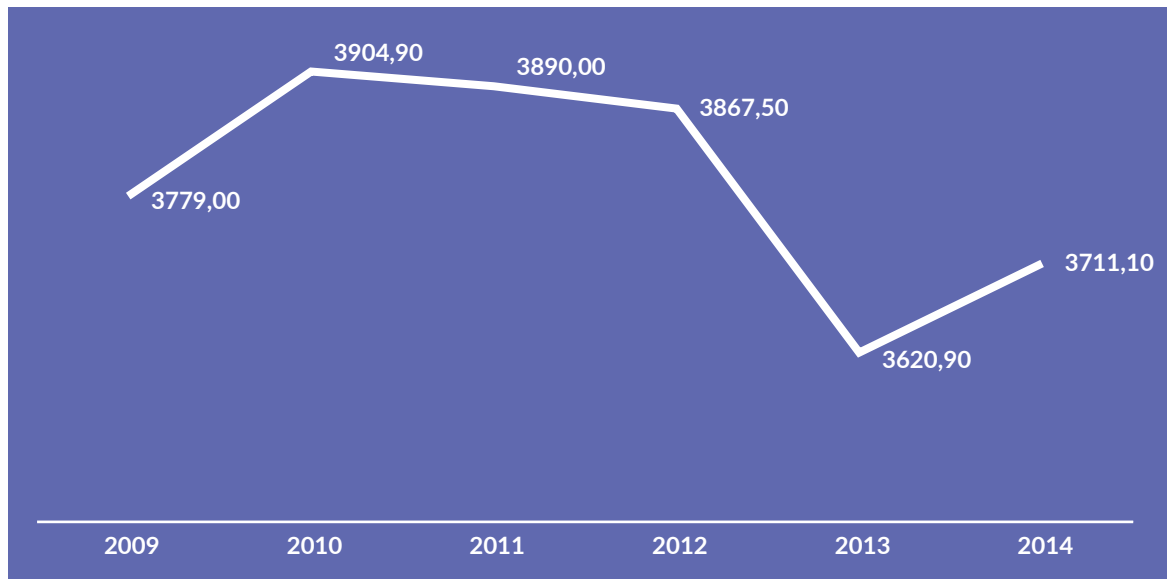
Pasażerowie

Podstawowym współczynnikiem służącym do opisu kondycji transportu publicznego może być liczba pasażerów. Statystyki GUS zawierają dane na temat liczby pasażerów komunikacji publicznej na poziomie województw dostępne dla lat 2009-2014. Wykres 1 prezentuje zamianę w liczbie pasażerów w przeciągu ostatnich sześciu lat.

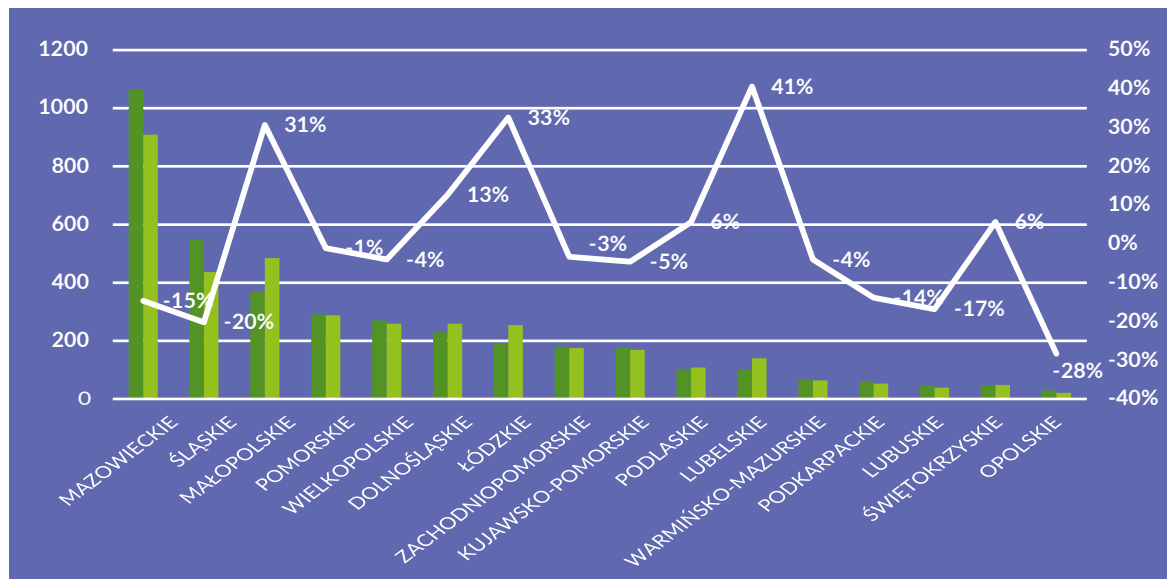
Jak się okazuje, ogólna liczba pasażerów ulega pewnym wahaniom. Najwięcej pasażerów odnotowano w 2010 r., gdy ogólna liczba przekroczyła 3,9 mld pasażerów w roku. Następnie przez trzy lata liczba pasażerów spadała aż do roku 2013, gdy przewieziono 3,62 mld pasażerów. W ostatnim, 2014 r., liczba pasażerów ponownie wzrosła, osiągając wynik 3,71 mld – prawie 5% mniej niż rekordowym 2010 r. Chociaż wahania wyników nie są duże, to mocno kontrastują one z wysokimi środkami przeznaczanymi rokrocznie na inwestycje transportowe. Jak się okazuje, nie gwarantują one systematycznego wzrostu pasażerów w skali kraju.

Wśród najczęstszych przyczyn spadku liczby pasażerów wymienia się przede wszystkim wzrost cen biletów komunikacji miejskiej (zdecydowało się na to wiele miast w 2013 r.), a także coraz silniejszą konkurencję ze strony transportu indywidualnego, która towarzyszy postępującej suburbanizacji polskich miast (na terenach peryferyjnych trudniej jest zapewnić sprawny i wydajny transport publiczny). Nie należy jednak zapominać, że w ostatnich latach dynamicznie rozbudowywana była także sieć drogowa w obrębie największych miast, co również zwiększyło atrakcyjność dojazdów własnym samochodem w niektórych relacjach, zwłaszcza na dalsze dystanse. W wielu przypadkach okresowe spadki popularności transportu publicznego w poszczególnych miastach można także-

Wykres 1. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2009-2014 [mln]. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Wykres 2. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w podziale na województwa w latach 2009-2014 [mln]. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



tłumaczyć dużymi projektami modernizacyjnymi, które wymuszają niejednokrotnie zamykanie ulic lub torowisk tramwajowych na długich odcinkach i pogorszenie prędkości przejazdu.

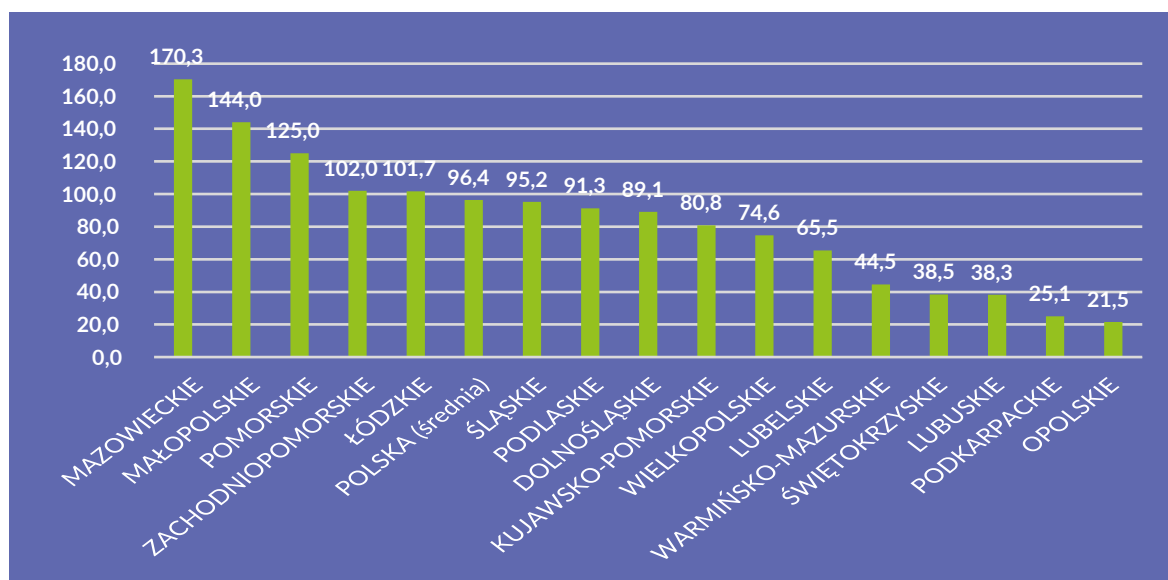
Nie wszystkie województwa zanotowały jednak spadki pasażerów. Na wykresie 2. zaprezentowano zmianę w liczbie pasażerów w podziale na województwa. W przeciągu sześciu lat dokonano się kilka interesujących zmian. Dwa województwa o największej liczbie pasażerów komunikacji miejskiej najmocniej odczuły spadki. W przypadku województwa mazowieckiego w 2014 r. było o 15% mniej pasażerów niż w roku 2009 (spadek z 1065 do 909 mln). W przypadku województwa śląskiego spadek był jeszcze bardziej bolesny i wyniósł aż 20% (z 547 do 437 mln). Tym samym na koniec ubiegłego roku miejsce województwa śląskiego zajęło województwo małopolskie, dla którego liczba pasażerów w analizowanym okresie wzrosła o 31% i przekroczyła 480 mln. Nie był to jednak najlepszy rezultat – najwyższe wzrosty osiągnęły województwa lubelskie (41%) i łódzkie (33%). Najwyższy spadek odnoto-

wało zaś opolskie, gdzie ubyłoby 28% pasażerów. Poza wymienionymi, wzrosty liczby pasażerów zanotowały jeszcze województwa dolnośląskie (13%), podlaskie (6%) i świętokrzyskie (6%).

Przedstawione wyniki dotyczące sumarycznej liczby pasażerów nie pozwalają jednak na bezpośrednie porównania pomiędzy województwami, które są mocno zróżnicowane zarówno pod względem liczby mieszkańców, jak i powierzchni. Aby móc bezpośrednio porównywać liczbę pasażerów w poszczególnych województwach, warto odnieść liczbę przewiezionych osób do liczby mieszkańców. Wykres 3 prezentuje liczbę pasażerów właśnie na 1 mieszkańca województwa w 2014 r. – tym samym można ocenić, które województwo posiada najbardziej popularny wśród mieszkańców transport publiczny.

Najwięcej pasażerów na 1 mieszkańca województwa zaobserwowano w 2014 r. w województwie mazowieckim, gdzie wskaźnik ten przekroczył 170. Na drugim miejscu uplasowało się województwo małopolskie, gdzie było to prawie 144 pasażerów. Kolejne miejsca należą do województw położonych nad morzem: województwo pomorskie osiągnęło wyniki 125 pasażerów, zaś zachodniopomorskie 102. Piątym i ostatnim województwem, gdzie odnotowano ponad 100 pasażerów na 1 mieszkańca, było województwo łódzkie (101). Na drugim końcu skali znalazły się województwa ze wskaźnikiem poniżej 30: podkarpackie (25) oraz opolskie 21. Regiony te zdecydowanie odstają pod względem rezultatów od innych wyników.

Wykres 3. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej na 1 mieszkańca województwa w 2014 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



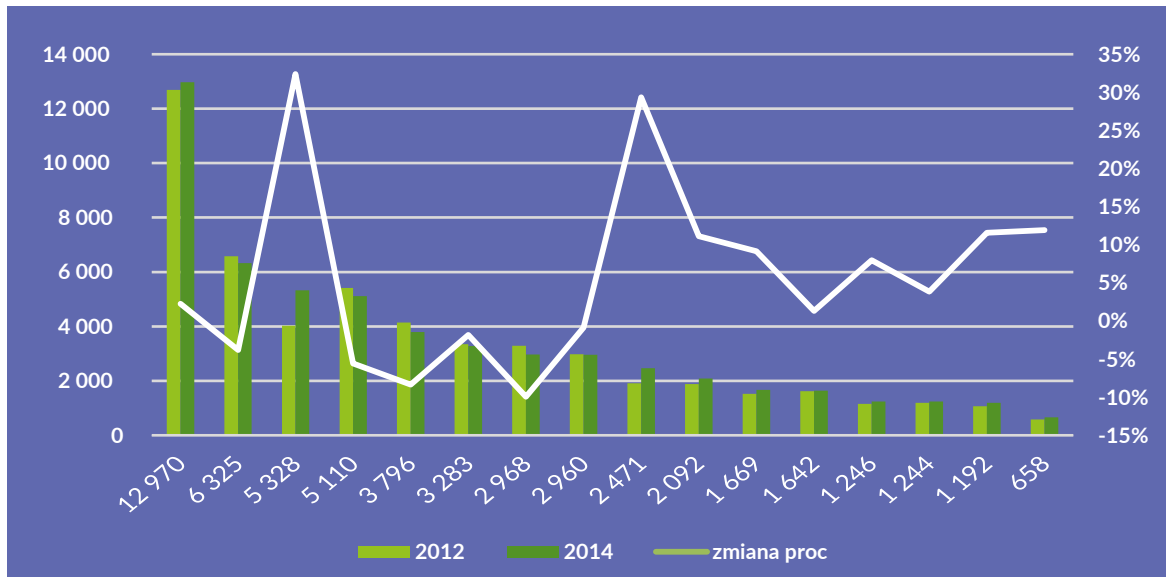
Linie komunikacyjne

Innym rodzajem danych, które udostępnia GUS, są informacje o łącznej długości linii komunikacyjnych. Na łączną długość linii składają się połączenia autobusowe, tramwajowe (11 województw) oraz w trzech przypadkach także trolejbusowe (w województwach lubelskim, pomorskim oraz śląskim). Dane te są udostępniane jedynie dla trzech ostatnich lat, przez co trudno odnieść je chociażby do opisanych zmian liczby pasażerów. Wskazują one jednak na znaczne zróżnicowanie poszczególnych regionów.

Wykres 4 prezentuje długość wszystkich linii komunikacji miejskiej w poszczególnych województwach w latach 2012-2014. W powyższym zestawieniu liderem jest województwo śląskie, które osiągnęło sumaryczny wynik ponad dwukrotnie wyższy (prawie 13 tys. km) niż drugie województwo mazowieckie (6,3 tys. km). W przypadku powyższych dwóch województw zmiany są niewielkie, natomiast na trzecim miejscu znalazło się województwo wielkopolskie, gdzie łączna długość linii wzrosła o 32%, przekraczając wynik 5,3 tys. km. Kolejnym województwem

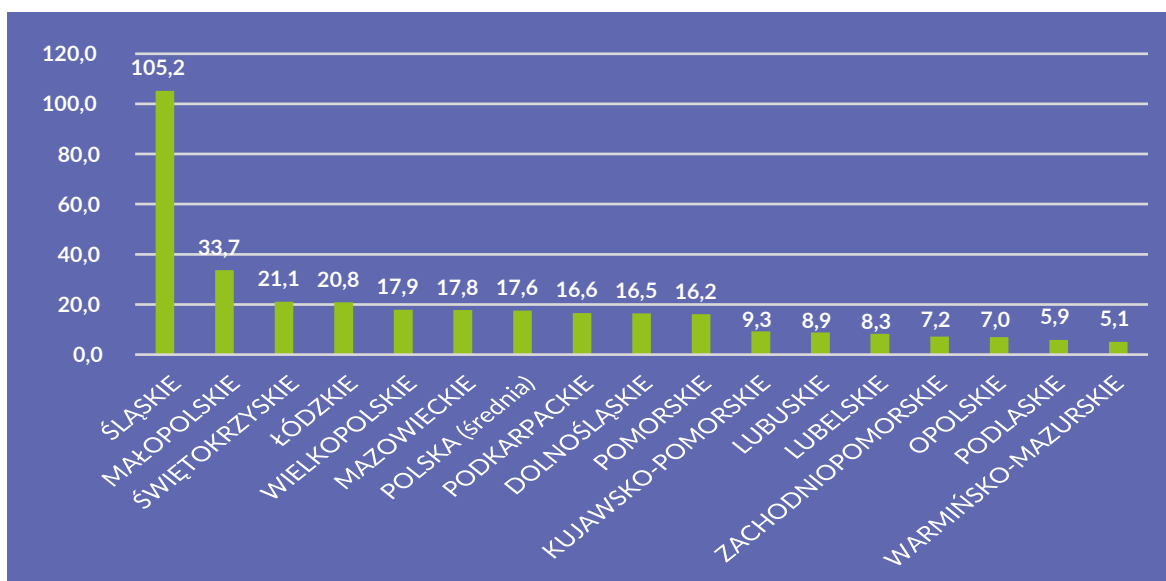
pod względem przyrostu długości linii było świętokrzyskie, gdzie przybyło 29%. Największe spadki odnotowano zaś w województwie podkarpackim (-10%) oraz łódzkim (-8%). Na końcu stawki uplasowały się dwa województwa, gdzie długość linii autobusowych (jedyne rodzaje taboru) wzrosła po 12% – podlaskie oraz opolskie.

Wykres 4. Długość linii komunikacji miejskiej w poszczególnych województwach w latach 2012-2014. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Powyższe dane warto odnieść do powierzchni poszczególnych województw, dzięki czemu będzie można ocenić średnie pokrycie siatką połączeń komunikacyjnych w ramach komunikacji miejskiej. Wykres 5 prezentuje wartości ilustrujące liczbę kilometrów linii komunikacyjnych na 100 km² powierzchni. W tym przypadku jeszcze lepiej widoczna jest dominacja województwa śląskiego nad innymi regionami kraju. Wynik regionu ze stolicą w Katowicach jest ponad trzykrotnie wyższy niż województwa małopolskiego. Co ciekawe, na trzecim miejscu można odnaleźć województwo świętokrzyskie, które tylko nieznacznie wyprzedza łódzkie. Wyniki poniżej 10 km linii na 100 km² powierzchni osiągnęło aż siedem województw, z czego na ostatnich miejscach uplasowały się województwa podlaskie oraz warmińsko-mazurskie z wynikami poniżej 6 km.

Wykres 5. Liczba km linii komunikacji miejskiej w 2014 r. na 100 km² powierzchni. Źródło: BDL GUS.

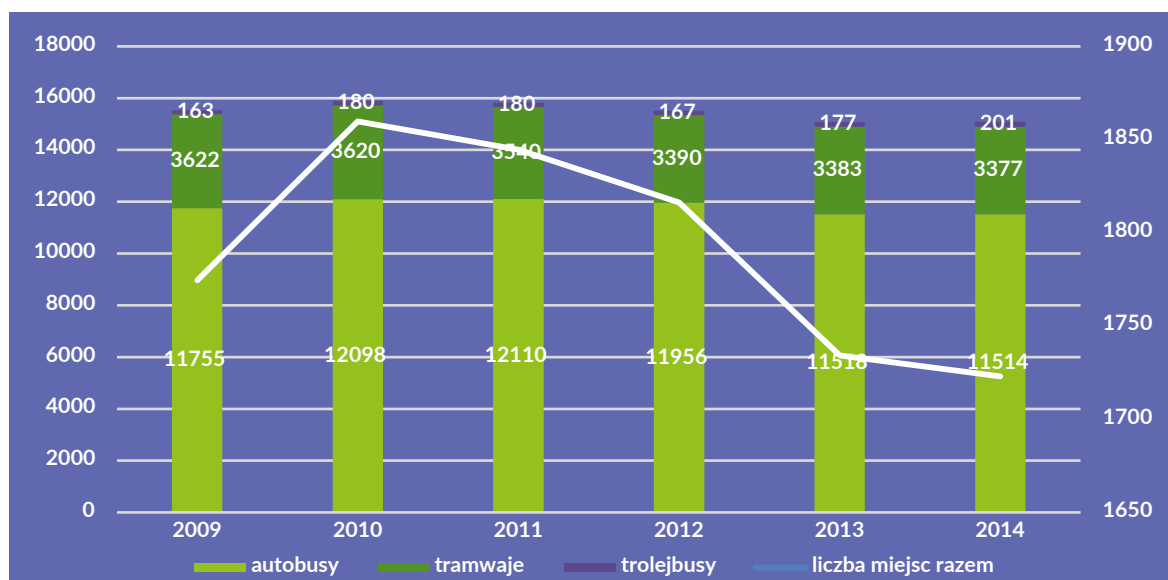


Tak duże zróżnicowanie wyników pokazuje, jak bardzo zróżnicowane są potrzeby transportowe w poszczególnych regionach Polski. Obszary silnie zurbanizowane, o policentrycznej strukturze, są dużo bardziej wymagające z punktu widzenia obsługi niż województwa z jednym dużym ośrodkiem miejskim, który jest zarazem głównym generatorem ruchu i celem podróży. Trzecie miejsce województwa świętokrzyskiego dowodzi zaś, że w niektórych obszarach rozwój sieci połączeń nie wymaga dużej liczby mieszkańców. Wiąże się jednak z wysokimi kosztami utrzymania regularnych kursów, które będą atrakcyjne dla dużej grupy pasażerów.

Tabor i jego wykorzystanie

W ostatnich latach zmieniała się sytuacja pod względem liczby miejsc w pojazdach komunikacji. Dane GUS pozwalają na ocenę ogólnej liczby miejsc w latach 2007-2014 oraz w podziale na tramwaje i autobusy dla lat 2009-2014.

Wykres 6. Liczba pojazdów i miejsc w pojazdach komunikacji publicznej w Polsce w latach 2007-2014. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Wykres 6 prezentuje informacje na temat liczby pojazdów oraz liczby miejsc w pojazdach komunikacji publicznej. W analizowanym okresie najwyższy sumaryczny wynik odnotowano w roku 2010, gdzie łącznie przewoźnicy posiadali 15 898 pojazdów. W przeciągu sześciu ostatnich lat spośród trzech środków transportu liczba pojazdów wzrosła

jedynie w przypadku trolejbusów, gdzie w zeszłym roku łączna liczba pojazdów przekroczyła 200. Zarówno w przypadku autobusów, jak i tramwajów zanotowano nieznaczne spadki. Ogólna liczba autobusów najpierw wzrosła z 11 755 sztuk w roku 2009 do 12 110 pojazdów w roku 2011, aby następnie spaść do 11 514 autobusów w roku 2013. Zdecydowanie wyraźniejszy był spadek w przypadku pojazdów tramwajowych, gdzie liczba zmniejszyła się w analizowanym okresie z 3 622 sztuk do

3 377. W tym przypadku należy jednak pamiętać o postępującej wymianie składów i zastępowaniu pojazdami jednoprzestrzennymi składów dwu- oraz czasem nawet trzywagonowych (np. kasacje tramwaju typu 105Na i 805 Na).

Podobny kierunek co do sumarycznej liczby pojazdów dotyczył także łącznej liczby miejsc w pojazdach. Najwyższy wynik odnotowano w roku 2010 (łącznie prawie 1860 tys.), po czym liczba miejsc stopniowo spadała. Można zatem



Wśród najczęstszych przyczyn spadku liczby pasażerów wymienia się wzrost cen biletów komunikacji miejskiej, a także coraz silniejszą konkurencję ze strony transportu indywidualnego.

uznać, że zjawisko to towarzyszyło odnotowanemu spadkowi liczby pasażerów, który ponadto zbiegł się w czasie z międzynarodowym kryzysem gospodarczym. Nie jest jednak przesądzone, czy załamanie koniunktury gospodarczej miało wpływ na przewozy komunikacją miejską w Polsce. Widać natomiast wyraźnie, że spadek podaży odpowiadał spadkowi liczby pasażerów, był jednak łagodniejszy.



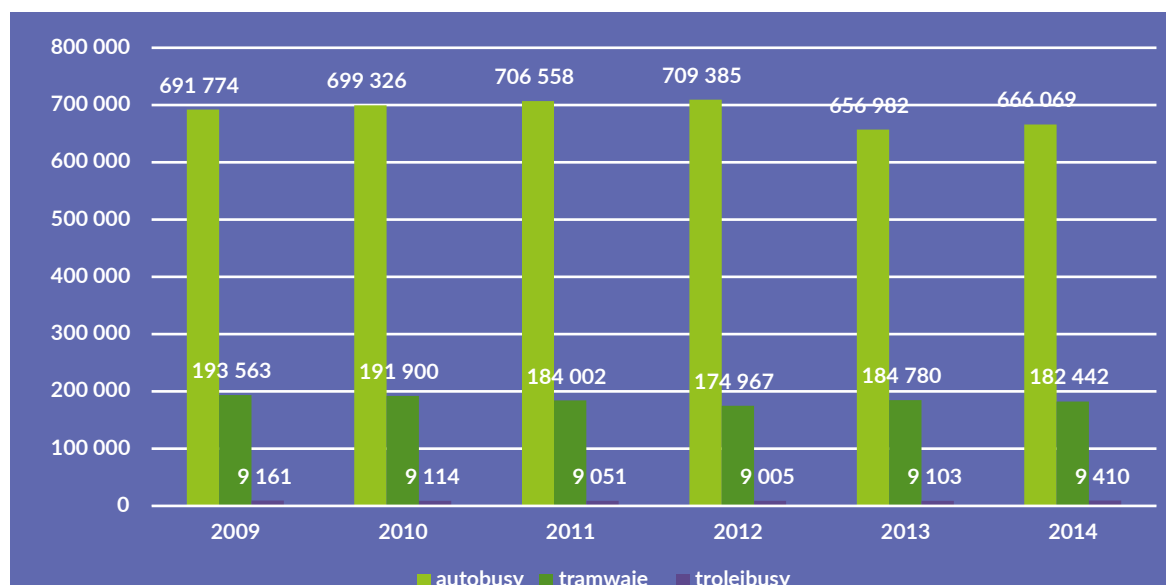
Patrząc na przykłady europejskie, zasadne wydaje się prowadzenie nie tylko działań promujących transport publiczny, ale także zniechęcających do korzystania z własnych aut.

Nieco inaczej prezentuje się sytuacja w przypadku liczby wozokilometrów przejechanych przez komunikacją miejską. Tutaj także szczyt osiągnięto w roku 2010, gdy jedyny raz w analizowanym okresie przekroczone zostało 900 mln km. W następnych latach występowały niewielkie spadki, a w 2014 r. nieznaczne odbicie. Wtedy też osiągnięto wynik 857 mln km, co oznacza spadek o niespełna 5% w stosunku do najwyższego wyniku sprzed czterech lat. Udział poszczególnych środków transportu jest dość stabilny i odnotowano jedynie nieznaczny (o 1%) wzrost udziału wozokilometrów wykonywanych przez autobusy w ogólnym wyniku. Łącznie w roku 2014 autobusy odpowiadały za 78% wozokilometrów, tramwaje za 21%, natomiast trolejbusy za 1% sumy. Można zatem uznać, że toczące się inwestycje tramwajowe nie są w stanie zagrozić wyraźnej przewadze autobusów.

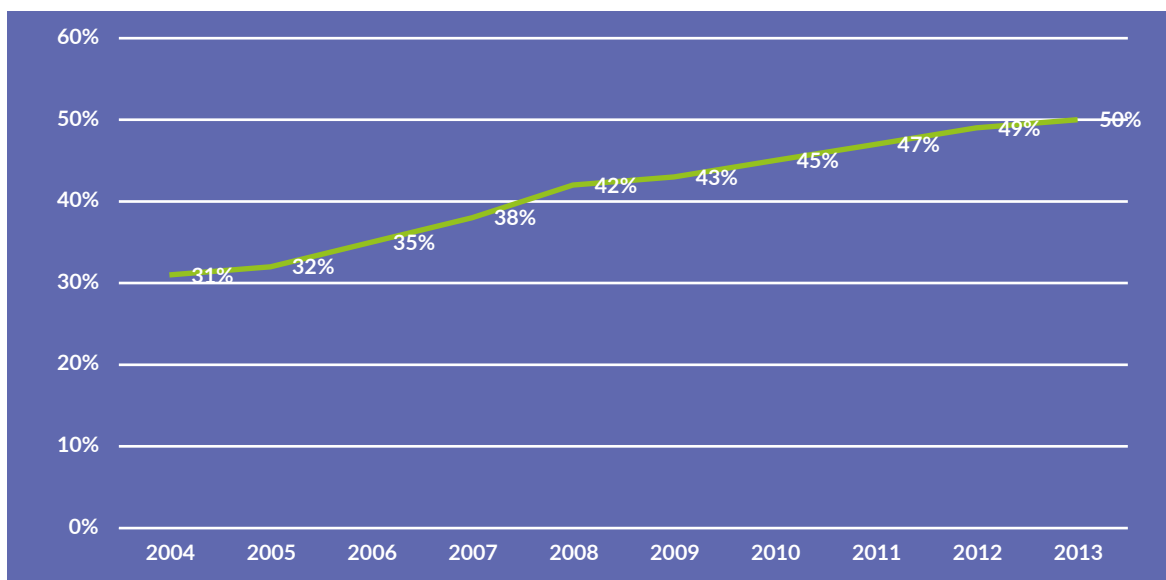
Punkt odniesienia: motoryzacja indywidualna

Dobrym punktem odniesienia dla oceny stanu transportu publicznego jest współczynnik motoryzacji. Informuje on, ile samochodów osobowych jest zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. W tym przypadku dane udostępniane przez GUS pozwalają na prześledzenie zmian współczynnika na przestrzeni pierwszych 10 lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej na poziomie województw. Wykres 8 prezentuje, jak systematycznie rosła wartość współczynnika motoryzacji dla Polski w analizowanych 10 latach. Każdego roku rosła liczba zarejestrowanych aut osobowych, rozpoczynając od poziomu 31%, a kończąc z wynikiem przekraczającym 50%. Osiągnięto zatem stan, gdzie średnio co drugi mieszkaniec Polski (wliczając w to osoby starsze i dzieci) posiada własny samochód osobowy. Oznacza to średni przyrost roczny w wysokości 1,9 punktu procentowego. Przyrost, który – jak widać na wykresie – był właściwie niezależny od występujących warunków gospodarczych (nieco szybszy wzrost można było zaobserwować do roku 2008). Można uznać, że to właśnie rosnąca liczba aut jest główną przyczyną coraz większych problemów komunikacyjnych polskich miast.

Wykres 7. Wozokilometry komunikacji miejskiej w latach 2009-2014. Źródło: BDL GUS.

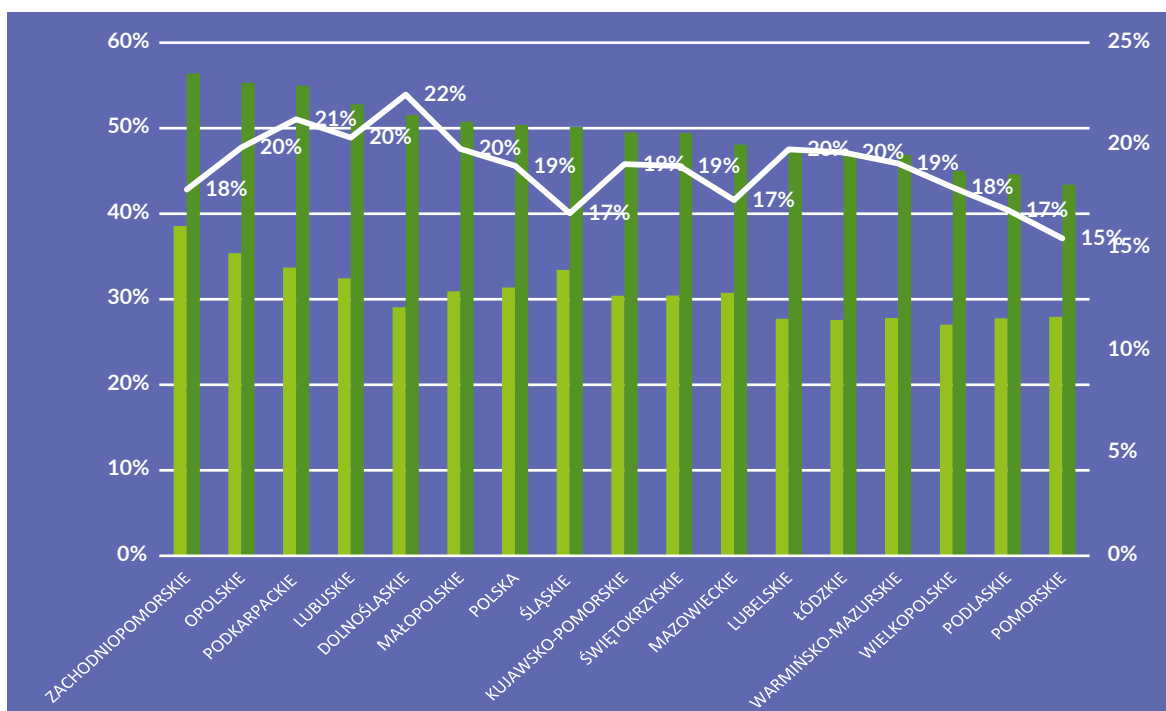


Wykres 8. Współczynnik motoryzacji w Polsce w latach 2004-2013. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Co ważne, przyrost liczby zarejestrowanych samochodów różnił się w poszczególnych regionach kraju. Wyniki w poszczególnych województwach wahały się w przedziale od 15 do 22 punktów procentowych. Zostały one zaprezentowane na wykresie 9. Najmniej wzrósł współczynnik dla województwa pomorskiego, najbardziej zaś dla dolnośląskiego. Na koniec 2013 r. najwyższą wartość współczynnika osiągnięto w zachodniopomorskim (56%), które nieznacznie wyprzedziło opolskie i podkarpackie (po 55%). Łącznie osiem województw przekracza wartość 50%, również osiem jest poniżej tego progu. Najmniej zarejestrowanych aut jest w woj. pomorskim (43%) oraz wielkopolskim i podlaskim (po 45%).

Wykres 9. Współczynnik motoryzacji w latach 2004-2013 w poszczególnych województwach. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



Podsumowanie

Na podstawie dostępnych danych można uznać, że po kilku latach spadków liczba pasażerów transportu zbiorowego w Polsce nareszcie zaczęła rosnąć. Do końca 2014 r. mniej widoczne jest natomiast odbicie w innych wskaźnikach: długości linii komunikacyjnych, przejechanych wozokilometrach oraz liczbie pojazdów komunikacji miejskiej. Nie najlepszy obraz płynący z danych na poziomie krajowym staje się mniej jednolity, kiedy popatrzymy na poszczególne regiony. W każdej kategorii, gdzie odnotowano spadki, zdarzały się również województwa, które mogą pochwalić się wzrostami. Inaczej ma się sytuacja w kontekście rozwoju motoryzacji indywidualnej, gdzie wszystkie regiony notują na przestrzeni 10 lat stabilne, coroczne wzrosty.

Dane udostępniane przez Główny Urząd Statystyczny dowodzą także słuszności dwóch tez:

- W skali kraju rozwój komunikacji miejskiej właściwie się zatrzymał. Wzrosty liczby pasażerów w dużych miastach oznaczają, że problemy dotyczą przede wszystkim średnich i małych ośrodków.
- Rozwój infrastruktury drogowej zwiększa atrakcyjność transportu indywidualnego, co powoduje coraz większą liczbę samochodów (najczęściej niestety używanych) i rosnące zanieczyszczenie powietrza spalinami. Oznacza także coraz trudniejsze podróżowanie na terenie samych miast.

W obliczu powyższych wniosków ważne staje się pytanie o to, w jaki sposób chcemy rozwijać transport publiczny w najbliższych latach, aby przekonać do niego większą liczbę użytkowników. Mając na uwadze postulat zrównoważonego rozwoju, musimy dążyć do bardziej zrównoważonego podziału zadań przewozowych, ale przede wszystkim do rozwoju technologii niskoemisyjnych. Polska nie tylko osiągnęła już poziom motoryzacji porównywalny do rozwiniętych krajów Unii Europejskiej, ale szybko zmierza w kierunku czołówki tej dość niechlubnej klasyfikacji. Patrząc na przykłady europejskie, zasadne wydaje się prowadzenie nie tylko działań promujących transport publiczny, ale także zniechęcających do korzystania z własnych aut (np. opłaty za wjazd do centrum, ograniczanie podaży miejsc parkingowych, stref ograniczonej emisji).

Polskie miasta mają możliwości i dzięki Unii Europejskiej także środki finansowe, aby systematycznie zwiększać rolę transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej terenów zurbanizowanych. Należy jednak pamiętać, że szanse te nie będą dostępne zawsze. Stale rosnąca mobilność Polaków doprowadzi do sytuacji, w której albo zostanie zaspokojona przez przyjazne środowisku naturalnemu oraz efektywne ekonomicznie rozwiązania o charakterze publicznym, albo spowoduje jeszcze większe zatory komunikacyjne. Ogromne inwestycje transportowe zmieniające oblicze polskich miast to tylko jedna strona medalu. Jeśli popatrzymy na statystyki, przekonamy się, że sytuacja transportu publicznego jest nieco gorsza, niż byśmy się spodziewali, patrząc jedynie przez pryzmat toczących się inwestycji. Dlatego tym bardziej polskie miasta nie mogą zmarnować szansy, jaką niesie najbliższe sześć lat dostępnych funduszy unijnych, które można przeznaczyć na inwestycje.

O autorze:

Redaktor Białej Księgi Mobilności 2015, wiceprezes warszawskiego stowarzyszenia SISKOM. Zawodowo zajmuje się tematem dostępności architektonicznej.

Bibliografia:

Swój artykuł oparłem na statystykach dostępnych w Banku Danych Lokalnych GUS oraz publikacji GUS „Transport. Wyniki działalności w 2014 r.”

Paweł Rydyński

1.2. Z samochodem się nie wygra. Ale trzeba próbować

W Polsce nie mija moda na samochody. Ale równolegle zaczyna powstawać moda na inne, alternatywne środki transportu (publicznego i niepublicznego). Tę nową modę trzeba z całych sił wspierać i stymulować jej rozwój.

Nie ma co się łudzić – podstawowym środkiem transportu w Polsce jest i będzie samochód. Według danych GUS z 2013 r. w Polsce zarejestrowanych było prawie 19,5 mln aut osobowych. To o ok. 8 mln więcej w porównaniu z rokiem 2004 (!), jak również nieco więcej niż prognoza GDDKiA, sporządzona w roku 2005, zakładała na rok... 2015. Wspomniana prognoza, którą życie – jak teraz widać – nieco wyprzedza, obejmowała okres do roku 2030. Założono w niej, że liczba zarejestrowanych wówczas w Polsce samochodów wyniesie ok. 29,5 mln [1].

Prawdopodobnie są to wskaźniki nieco zawyżone. Zgodnie z szacunkami GUS w 2030 r. w Polsce będzie mieszkać ok. 31,3 mln osób pełnoletnich [2] (a więc według obecnych przepisów uprawnionych do zdawania egzaminu na prawo jazdy kat. B), nie można zatem wykluczyć, że rynek nasyci się nieco wcześniej i nie dojdzie jednak do sytuacji, w której na 1 dorosłego mieszkańca Polski przypadać będzie niemalże 1 samochód. Ale nawet jeśli wskaźnik ten wyniesie finalnie 0,7 czy 0,8, to i tak czeka nas jeszcze kilkanaście lat znaczącego przyrostu liczby samochodów na polskich drogach. A korki raczej nie będą odstraszać przyszłych kierowców. Zgodnie bowiem z prawem Lewisa-Mogridge'a nowe bądź rozbudowane fragmenty dróg, które powstają i przynajmniej do końca unijnej perspektywy 2014-20 powstawać będą w Polsce licznie, nie tylko nie poprawiają sytuacji związanej z kongestią, ale często nawet ją pogarszają, a w najlepszym razie utrzymują status quo. Załoczenie na nowych drogach powraca szybko, gdyż kierowcy chętniej korzystają z nowej infrastruktury. Docelowo różnica polega zatem tylko na tym, że kongestia tworzy się na większej liczbie pasów.

Samochody będą, ale czy zawsze trzeba z nich korzystać?

Bezpośrednia walka z samochodami jest skazana na porażkę. Zawsze znajdą się kierowcy, którzy uznają, że ani korki, ani wysokie opłaty za parkowanie czy wjazd do centrum (praktyka doskonale znana już na Zachodzie – polskie miasta czeka w najbliższych latach przynajmniej dyskusja na ten temat) nie zmotywują do przesiadki do pociągu, autobusu czy na rower. Ale – i tu już walczyć można i trzeba – należy dążyć do tego, by odsetek kierowców myślących w ten sposób sukcesywnie się zmniejszał.

Zmiana preferencji komunikacyjnych powinna prowadzić do sytuacji, w której użytkowanie prywatnych samochodów następowałoby tylko w sytuacjach wyjątkowych:

W stanie wyższej konieczności, czyli np. w momencie, gdy samochód gwarantuje wydatnie szybsze przemieszczanie się, a jednocześnie podróż wymaga maksymalnie dużej elastyczności w planowaniu trasy (której inne gałęzie transportu pasażerskiego nie są w stanie sprostać);

Gdy korzystanie z innych gałęzi transportu jest niemożliwe. Chodzi tu m.in. o odcinki, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, czyli np. odcinki pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem autobusowym (zintegrowanym węzłem przesiadkowym) – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go np. pieszo bądź rowerem [3].

Do tego potrzebna jest jednak zarówno szeroka rozbudowa oferty transportu publicznego, jak i znacząca poprawa jakości infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym, a także innych form przemieszczania się, funkcjonujących na styku mobilności i turystyki/rekreacji. A także, naturalnie, zmiana utrwalonych przez lata przyzwyczajeń komunikacyjnych.

Podejście do zrównoważonej mobilności w Polsce znacząco się zmieniło, choć oczywiście dużo jest jeszcze w tej sprawie do zrealizowania.

W latach 2013-2014 sprzedaż rowerów w Polsce utrzymywała się na poziomie ok. 1-1,1 mln pojazdów, ale jeszcze w 2010 r. wyniosła ona niecałe 600 tys. [4]. W kolejnych miastach powstają systemy rowerów miejskich i nie są to tylko największe metropolie – nad wdrożeniem rowerów miejskich zastanawiają się już nawet ośrodki liczące po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Spowszedniały parkingi rowerowe (bardzo często zadane i monitorowane), miasta nie boją się już tworzyć kontrapasów czy tzw. szluz rowerowych. Chyba definitywnie skończyły się czasy, kiedy rowerzysta przemierzający polskie miasto (czy też próbujący wsiąść z rowerem do pociągu) był traktowany z pogardą, gdyż rower był przez lata – cóż za aberracja! – symbolem wsi.

Rowerzysta w pociągu – wciąż persona non grata

Ale oczywiście plusy nie mogą przesłonić minusów. A tych nie brakuje... Na początku sezonu 2015 na Pomorzu doszło do sytuacji, która każe postawić wniosek, że rowerzysta wciąż bywa jednak persona non grata. Podczas czerwcowego długiego weekendu, rowerzystów z zatłoczonego pociągu Hel – Gdynia wypraszała we Władysławowie... policja [5]. Co więcej – rowerzyści ci mieli kupione bilety!

W autobusach szynowych jest ograniczona liczba miejsc dla rowerów (zazwyczaj jest w nich sześć wieszaków na jednoślady), a w kasach na Półwyspie Helskim sprzedano więcej biletów rowerowych. Są to bowiem bilety nie na konkretny pociąg, tylko na dany dzień. I stąd zrodził się problem, który rozwiązać musiały służby mundurowe... Błąd jest naturalnie po stronie przewoźnika i organizatora przewozów. Podróżny, który na własną rękę chciał scalić dwa szczególnie rozsądne elementy zrównoważonej mobilności (pociąg i rower), został ukarany przez źle działający system sprzedaży biletów i zbyt mały skład pociągu.

Ta ostatnia kwestia jest zresztą pewnym paradoksem obecnego rynku kolejowych przewozów regionalnych. Samorządy wojewódzkie inwestują duże sumy w nowe pociągi (spalinowe zespoły trakcyjne, zwane potocznie autobusami szynowymi bądź szynobusami, a od pewnego czasu także w nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne), które zwłaszcza w przypadku pojazdów spalinowych charakteryzują się tym, że są krótkie, maksymalnie trójczłonowe (a więc niskopojemne). Ten fakt, a także to, że są one znacznie tańsze w eksploatacji od tradycyjnych składów wagonowych, powoduje, że dzięki inwestycjom w nowe SZT i EZT udało się uratować ruch pasażerski na wielu liniach kolejowych z niewielkimi potokami pasażerów, a na innych liniach – zwiększyć liczbę pociągów. Ale każdy medal ma dwie strony: w sytuacji linii o szczególnym znaczeniu dla turystyki (a taką jest bez wątpienia linia na Hel) krótkie pojazdy nie wystarczają do ich obsługi. W efekcie jeśli pojawia się duża liczba sprzętu sportowego, to załoga pociągu może skorzystać ze złowrogo brzmiącej w rozkładach jazdy adnotacji (widniejącej przy każdym pociągu obsługiwanym szynobusem), że „mogą wystąpić ograniczenia w przewozie rowerów”.

Zniechęcony takimi sytuacjami turysta może następnego razu na Hel (bądź do Zakopanego, Szklarskiej Poręby, Krynicy, Hajnówki...) przyjechać samochodem, z rowerami przypiętymi do bagażnika na dachu. I choć oczywiście finalnie skorzysta z wytyczonych bądź zbudowanych w ostatnich latach szlaków rowerowych, to fakt, iż na dojazd do kurortu wybrał samochód, a nie pociąg, wypacza ideę zrównoważonej mobilności, o kongestii drogowej czy wpływie na środowisko naturalne nie wspominając. I nawet jeśli opisany powyżej helski przypadek był tylko incydentem, to wiadomo, że zazwyczaj diabeł tkwi w szczegółach

Unia narzuca obowiązki, by pamiętać o mobilności

Nie zmienia to faktu, że i teoria, i praktyka związana z mobilnością idą jednak w dobrym kierunku. Mobilność jest np. coraz silniej umiejscowiona zarówno w prawie unijnym, jak i w krajowych oraz regionalnych aktach prawnych. Dowodem na to są choćby zapisy wszystkich kontraktów terytorialnych, których proces tworzenia i negocjacji zakończył się pod koniec 2014 r.

Kontrakt terytorialny to umowa pomiędzy polskim rządem i każdym z województw z osobna, określająca priorytety rozwojowe województw (w ramach unijnej perspektywy finansowej 2014-2020). W założeniu mają one usprawnić rządową politykę rozwoju regionalnego oraz koordynację inwestycji. KT wskazują kluczowe inwestycje, jakie będą zrealizowane w danym województwie, wraz ze wskazaniem, która ze stron (rządowa czy samorządowa) jest odpowiedzialna za ich realizację, a także ze wskazaniem potencjalnego źródła finansowania.

Kontrakt terytorialny sam w sobie nie jest działaniem samofinansującym się, natomiast jego zapisy są ściśle powiązane z charakterem wydatków zatwierdzonych przez organa unijne, zarówno jeśli chodzi o krajowe programy operacyjne, jak i o RPO. Zapisy KT ściśle korespondują również z kierunkami działań zapisanymi w Umowie Partnerstwa (UP). Umowa Partnerska to dokument strategiczny, który wskazuje kierunki wsparcia, jakie Polska będzie otrzymywać w ramach polityk unijnych: Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa, w okresie perspektywy finansowej 2014-2020. Dokument zawiera wskazane cele rozwojowe do 2020 r., wskaźniki monitorujące ich realizację oraz zakres proponowanych interwencji. Umowa Partnerstwa zawarta pomiędzy rządem i Komisją Europejską stanowiła punkt wyjścia do opracowania poszczególnych krajowych i regionalnych programów operacyjnych.

O znaczeniu zrównoważonej mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionów (a przynajmniej – dla ich centralnych aglomeracji) niech świadczy fakt, że w każdym z 16 kontraktów terytorialnych znajduje się zapisane działanie pn. „Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu”. W każdym przypadku działanie to ma być realizowane na podstawie Strategii ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) poprzez Związki ZIT, które tworzą gminy wchodzące w skład aglomeracji.

ZIT-y powstały jako swoiste antidotum na jedną z głównych bolączek minionej perspektywy unijnej (2007-2013), jaką był brak umiejętnej współpracy sąsiadujących ze sobą samorządów przy wydatkowaniu środków pomocowych z UE. Samorządy realizowały poszczególne inwestycje we własnym zakresie, nie zważając na fakt, że w wielu wypadkach sprawniej i sensowniej byłoby je zrealizować w partnerstwie z innymi podmiotami. ZIT-y mają w tym pomagać.

Mobilność nie mniej ważna niż inwestycje transportowe

Ich idea jest dążenie do wspólnej realizacji projektów inwestycyjnych przez władze kilku bądź kilkunastu samorządów, wchodzących w skład jednej aglomeracji (tworzących tzw. Obszary Funkcjonalne). Założeniem ZIT-ów jest rozwój nowoczesnych aglomeracji. Realizowane wspólnie inwestycje mają prowadzić do zacieśniania więzów i współpracy pomiędzy poszczególnymi miastami i miejscowościami w obrębie tej samej aglomeracji. Pośrednim celem ZIT-ów jest natomiast m.in. doprowadzenie do sytuacji, w której całość usług wyższego rzędu nie będzie się koncentrować – tak jak w wielu wypadkach ma to miejsce obecnie – tylko w mieście centralnym aglomeracji.

Środki w ramach ZIT, zgodnie z koncepcją MIIR, mają być wydatkowane na następujące cele:

- rozwój zrównoważonego transportu (przede wszystkim: wprowadzenie zintegrowanych kart miejskich, budowa systemów P&R i dróg rowerowych);
- rewitalizacja zaniedbanych obszarów miejskich;
- realizacja projektów mających na celu poprawę stanu środowiska przyrodniczego (np. usuwanie azbestu, ochrona terenów zielonych, montaż nowoczesnych i ekologicznych źródeł ciepła i energii);

- działania wzmacniające ponadregionalną rangę miasta (np. rozwój produktów turystycznych, systemów informacji dla cudzoziemców czy też dostępu do bezprzewodowego Internetu);
- działania w sektorze B&R.

Wskazana powyżej nazwa projektu („Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu”) została sformułowana tak samo w każdym kontrakcie terytorialnym. Jego doprecyzowanie następuje w strategiach ZIT. Warto w tym kontekście podkreślić, że samorzady tworzące centralną aglomerację województw starały się, tworząc ZIT-y, w wielu wypadkach wykraczać poza utarty schemat, zgodnie z którym wzrost mobilności powinien być następować przede wszystkim poprzez rozwój węzłów przesiadkowych P&R/B&R czy budowę ciągów rowerowych i pieszych integrujących sąsiadujące ze sobą gminy. Na przykład Strategia ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego (SOF) zakłada konieczność rozwoju transportu wodnego śródlądowego. W dokumencie tym podkreślono, że należy wykorzystać korzystne położenie większości gmin SOF, mających dostęp do Odry, Zalewu Szczecińskiego czy Jeziora Dąbie. W tym momencie potencjał ten jest w ogóle niewykorzystywany.



Zgodnie z prawem Lewisa-Mogridge'a nowe fragmenty nie tylko nie poprawiają sytuacji związanej z kongestią, ale często nawet ją pogarszają.

Zmiana mechanizmów funkcjonowania mobilności w obrębie ośrodków wchodzących w skład ZIT-ów oznacza wyzwanie związane z koniecznością rozwoju sieci transportowej w taki sposób, by nie pełniła ona roli wyłącznie dowozowej do i z pracy bądź szkoły w mieście centralnym aglomeracji. Oczywiście należy podkreślić, że sama idea utworzenia ZIT nie rozwiąże wszystkich bolączek, z jakimi borykają się aglomeracje. Potrzeby są bowiem znacznie większe niż dostępna pula środków.

Dobrze obrazuje to sytuacja z trójmiejskim ZIT. W puli środków na ZIT wygospodarowanych w pomorskim RPO było 975 mln zł, natomiast szacunkowa wartość 74 projektów złożonych wstępnie przez samorzady zrzeszone w ZIT wynosiła aż 8,1 mld zł. Na ostatecznej liście znalazły się tylko dwa projekty transportowe. Do ZIT trafił projekt związany z wdrożeniem elektronicznego biletu, który ma objąć całą aglomerację trójmiejską, a także wspólny projekt dotyczący rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz węzłów przesiadkowych na obszarze aglomeracji.

Inne istotne dla rozwoju aglomeracji projekty transportowe, takie jak np. zakup pociągów elektrycznych do obsługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (elektryfikacja PKM jest planowana w ciągu kilku najbliższych lat) czy przedłużenie linii kolejowej 250 SKM o odcinek Rumia – Wejherowo, nie zmieściły się w ZIT. Środki na ich przeprowadzenie będą najprawdopodobniej poszukiwane w innych działaniach w ramach RPO WP oraz w programach krajowych (zwłaszcza POIiŚ). Co więcej, listy ZIT nie należy traktować jako finalnej – w wykazie „ostatecznych” projektów przy projekcie wdrażania elektronicznych biletów zapisano, że może on zostać włączony do POIiŚ.

Tu warto podkreślić, że wybór tych, a nie innych projektów był ściśle związany ze wspomnianymi wyżej wytycznymi MIiR. Zakładają one, że do ZIT-ów miały trafić w pierwszej kolejności te projekty transportowe, które mają bezpośredni związek z szeroko pojętym rozwojem mobilności. Pod tym mianem można rozumieć ukierunkowanie transportu pasażerskiego na możliwie jak najwięcej równoległych podsystemów, zwłaszcza tych alternatywnych wobec motoryzacji indywidualnej. Dla klasycznych, „twardych” projektów infrastrukturalnych trzeba zatem poszukiwać środków w innych działaniach RPO oraz w programach krajowych.

Prawie jedna czwarta dwutlenku węgla powstaje w miastach

Unia Europejska przywiązuje bardzo dużą wagę do stworzenia odpowiednich mechanizmów kreowania mobilności miejskiej. W dokumencie opublikowanym przez Komisję Europejską w 2013 r. w formie komunikatu dla państw członkowskich UE, mającym formę wytycznych odnośnie do zasad tworzenia planów mobilności [6], wskazano, że w związku z rosnącą liczbą mieszkańców miast na obszarze Unii, a także w związku z faktem, iż transport w nich

opiera się wciąż na motoryzacji indywidualnej – mobilność w miastach staje się coraz trudniejsza i mniej efektywna. W związku z tym Unia narzuca obszarom miejskim trzy zasadnicze kierunki działania:

- rozwój transportu publicznego,
- zintensyfikowanie ruchu pieszego i rowerowego,
- wprowadzanie do obrotu pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (obecnie obszary miejskie w UE mają bardzo wysoki udział w całkowitych emisjach CO₂ z transportu – ok. 23%).

Stąd też, zgodnie z omawianym dokumentem, musi nastąpić zmiana podejścia miast do kwestii mobilności, „w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego”. Jako główny cel poprawy warunków mobilności Unia Europejska wskazuje „zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie”.

Zgodnie z wytycznymi UE miejski system transportowy powinien cechować się następującymi kryteriami:

- „Jest dostępny i spełnia podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- Równoważy i zaspokaja różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego;
- Wyznacza kierunek wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu;
- Spełnia wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju, mające na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
- Umożliwia optymalizację wydajności i opłacalności;
- Pozwala na lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- Wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- Przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Przyczynia się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- Wpływa na lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu”.

Przestrzeń publiczna podnosi jakość życia

Krótko mówiąc, chodzi o to, by transport (zwłaszcza na obszarach aglomeracji) „ucywilizować”. Polska jest do takich działań dobrym polem doświadczalnym. Jakość systemów transportowych w zasadzie we wszystkich naszych metropoliach podniosła się znacząco w ostatnich latach (cezurą czasową jest zazwyczaj wejście Polski do UE). Jednak, wracając do początku tekstu, pomimo tego nadal nie brakuje Polaków, którym nie przeszkadza fakt codziennego krążenia wokół budynku biurowego w poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego, zmniejszenia się powierzchni arterii dojazdowych do centrum z powodu tworzenia buspasów, jak również zupełnie nie interesuje

ich fakt, że władze miasta właśnie uruchomiły linię midibusową, kursującą po osiedlu z wysoką częstotliwością i dowożąca mieszkańców do najbliższego przystanku kolei miejskiej...

Polacy dalej są zachłyśnięci miłością do samochodów. Nadal – choć powoli zaczyna to się zmieniać – w powszechnym przeświadczeniu społeczeństwa dowodem podniesienia się poziomu życia jest tylko powiększanie własnego majątku (a nowy samochód jest przecież tego najlepszym odzwierciedleniem). Wciąż zbyt mało z nas rozumie, że tak samo ważnym elementem podniesienia jakości życia jest rewolucja w przestrzeni publicznej: nowa linia tramwajowa, droga rowerowa, promenada piesza, zintegrowany system informacji pasażerskiej, siłownia „pod chmurką”, rewitalizacja zaniedbanej dzielnicy... Dlatego wskazane powyżej unijne postulaty w zakresie szeroko pojętego edukowania i aktywizacji społeczeństwa, są – obok przeprowadzania samych inwestycji – niezwykle istotne dla poprawy warunków mobilności.



Wciąż zbyt mało z nas rozumie, że tak samo ważnym elementem podniesienia jakości życia jest rewolucja w przestrzeni publicznej.

Koszty tworzenia się zatorów komunikacyjnych na terenie Unii Europejskiej szacuje się na ok. 80 mld euro rocznie. Politycy, samorządowcy, organizacje pozarządowe i... każdy z nas stoi zatem przed dużym wyzwaniem, żeby w najbliższych latach zrewolucjonizować, a przez to zrationalizować modele mobilności.

O autorze:

Dyrektor ds. projektów transportowych w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

Bibliografia:

[1] Na podstawie Master Planu dla transportu kolejowego do 2030 roku (Ministerstwo Infrastruktury, 2008).

[2] Prognoza ludności na lata 2014-2050 (opracowana w 2014 r.), <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-ludnosc-na-lata-2014-2050-opracowana-2014-r-,1,5.html> [3.09.2015 r.].

[3] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów; ZDG TOR na zlecenie UM Nysa, kwiecień 2015 r.

[4] <http://www.forbes.pl/sprzedaz-rowerow-w-polsce-ciagle-rosnie,artykuly,157119,1,1.html>; <http://www.ibom-bo.com/news/rynek-rowerowy-w-polsce/> [3.09.2015]

[5] http://www.rynek-kolejowy.pl/57989/tlumy_w_pociagach_na_hel_pojawia_sie_pojemniejsze_pociagi.htm [3.09.2015]

[6] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”; Bruksela, dnia 17.12.2013 r.; COM (2013) 913.

Zuzanna Kłos-Adamkiewicz

1.3. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej jako element polityki transportowej

Miasta europejskie pomimo różnic stoją przed podobnymi wyzwaniami w zakresie transportu i mobilności mieszkańców. Rozwiązywanie problemów w zakresie mobilności miejskiej wymaga wspólnych wysiłków na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim.

Zrównoważony rozwój wymaga między innymi, by w zakresie transportu pasażerskiego ograniczać w codziennych podróżach wykorzystanie samochodów osobowych przy jednoczesnym wzroście wykorzystania transportu publicznego, rowerów czy także podróży pieszych. Aby zwiększać mobilność mieszkańców w mieście i na przedmieściach, należy podejmować spójne i zintegrowane działania w zakresie transportu, uwzględniając przy tym wymogi europejskie. Jednym z ważniejszych działań podejmowanych na poziomie lokalnym, z grupy tzw. działań miękkich, jest tworzenie odpowiednich dokumentów w formie planów zrównoważonej mobilności oraz planów mobilności na poziomie poszczególnych generatorów ruchu¹.

Zrównoważona mobilność w dokumentach europejskich

Za początek rozważań nad zrównoważonym transportem i mobilnością można przyjąć raport „Transport in a Fast Changing Europe” (Group Transport 2000 Plus). Zrównoważona mobilność była postrzegana jako jedno z wyzwań współczesnego świata odnoszące się do rosnących potrzeb przemieszczania się. Punkt łączący zrównoważenie (sustainability) oraz mobilność (mobility) stanowił drogę wyjścia dla uzyskania wydajnego systemu transportowego, wolności wyboru w środkach przewozu dla pasażerów przy jednoczesnej dbałości o środowisko.

Natomiast pojęcie nowej kultury mobilności pojawiło się po raz pierwszy w zielonej księdze Komisji Europejskiej pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” z 2007 roku [1] poświęconej analizie problemów transportowych obszarów miejskich i wyzwań, które przed nimi stoją. Zmiana podejścia do mobilności miejskiej i określenie „nowa kultura mobilności w mieście” oznaczają dążenie Komisji Europejskiej do optymalizacji wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenia warunków dla współmodalności, czyli wykorzystania różnych rodzajów transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego, a nawet podróży pieszych. Sprostanie wyzwaniom nowej kultury mobilności wskazanym w zielonej księdze związane jest z realizacją celów dotyczących dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport, podniesienia jakości życia na terenach miejskich oraz ochrony środowiska. Dotyczy także podnoszenia efektywności w ramach miejskiego transportu towarów. W oparciu o główne dokumenty strategiczne Unii Europejskiej [1][2][3] można przedstawić najważniejsze problemy zrównoważonej mobilności (tabela 1).

1. Należy tutaj wyróżnić plany transportowe mające charakter obligatoryjny, co wynika z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011nr 5, poz. 13).

Tabela 1. Obszary działań najważniejszych dokumentów europejskich odnoszących się do zrównoważonej mobilności

Zielona księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście [1]	Plan działań na rzecz mobilności w miastach [2]	Pakiety na rzecz mobilności: Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach [3]
<ul style="list-style-type: none"> • płynny ruch w miastach; • zielone miasta; • tworzenie inteligentnego transportu miejskiego; • dostępność transportu miejskiego; • bezpieczny i niezawodny transport miejski. 	<ul style="list-style-type: none"> • optymalizacja mobilności w miastach; • bardziej ekologiczny transport miejski; • wspieranie zintegrowanej polityki; • uwzględnienie dobra obywateli; • wzmocnienie finansowania; • dzielenie się doświadczeniem i wiedzą. 	<ul style="list-style-type: none"> • wspieranie rozwiązań dostępnych w ramach przepisów w sprawie dostępu do ruchu miejskiego; • wspieranie rozwiązań dostępnych w ramach inteligentnego systemu transportowego (ITS); • bezpieczeństwo ruchu drogowego; • planowanie mobilności w miastach.

Źródło: Opracowanie własne.

Każdy ze wskazanych dokumentów tworzy koncepcję mobilności w miastach, uwzględniając zróżnicowane działania i sposoby jej realizacji. Można zauważyć nawiązania zarówno do problemów bezpieczeństwa, poprawy dostępności, jak również inteligentnych rozwiązań w transporcie. Ponadto „Plan działań na rzecz mobilności w miastach” zwraca uwagę na wzmocnienie finansowania w tym obszarze.

Potrzeba opracowywania zrównoważonych planów mobilności

W większości miast europejskich problem stanowi rosnąca kongestia związana ze wzrostem wykorzystania w codziennych podróżach samochodów osobowych. Konsekwencje tego stanu rzeczy są odczuwane przez mieszkańców, a także lokalnych przedsiębiorców – stanowią tym samym wyzwanie mobilności i rozwoju gospodarczego. Problem ten zauważyli już autorzy zielonej księgi [1]. W dokumencie tym wskazano, że celem polityki transportowej, w tym dokumentów transportowych, jest zapewnienie płynnego i poprawnie funkcjonującego systemu transportowego umożliwiającego ludziom i towarom dotarcie na miejsce przeznaczenia w odpowiednim czasie. Zidentyfikowano pięć wyzwań, którym musi stawić czoła miasto realizujące zasady zrównoważonej mobilności miejskiej (tabela 2).

Tabela 2. Wyzwania zrównoważonej mobilności miejskiej

Cele	Problemy	Rozwiązania
Płynny i bezkolizyjny ruch w miastach	Wzrost ruchu powodujący kongestję w obszarach miejskich	<ul style="list-style-type: none"> • dobrze zorganizowane węzły przesiadkowe; • dobre połączenia pomiędzy poszczególnymi środkami i gałęziami transportu; • odpowiednio przystosowana przestrzeń parkingowa poza obszarem centrum miasta; • wprowadzenie opłat miejskich (np. za wjazd do centrum, za parkowanie itp.); • lepsze zarządzanie ruchem na terenie miasta i organizacja systemu informacji; • rozwój koncepcji car-pooling i car-sharing; • wydajny i efektywny transport towarów w mieście.
Bardziej ekologiczne i „zielone” miasta	Dominacja ropy i produktów pochodnych jako paliwa powoduje zwiększoną emisję CO ₂ i szkodliwych substancji do środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • rozwój nowych i bardziej ekologicznych technologii (wydajnych energetycznie, alternatywnych paliw) wspierających przyjazne środowisku rozwiązania; • ograniczenia ruchu i zielone strefy (strefy tylko dla pieszych, ograniczanie wjazdu do centrum miasta, ograniczenia prędkości, opłaty kongestyjne itd.).
Inteligentny transport miejski	Miasta muszą stawić czoła wzrostowi przewozów towarów i pasażerów w obliczu ograniczonej przestrzeni miejskiej i ograniczeń środowiskowych	<ul style="list-style-type: none"> • rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS) i systemów zarządzania ruchem miejskim, mający na celu kontrolę miejskiej mobilności (w tym miejski transport towarów); • inteligentne systemy opłat, rozwój systemu informacji pasażerskiej i standaryzacja interfejsu oraz interoperacyjności aplikacji ITS w miastach.
Dostępny transport miejski	Mieszkańcy oczekują przystępnych i elastycznych rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> • innowacyjne rozwiązania dla wysokiej jakości transportu zbiorowego; • intermodalne terminale wykorzystywane w transporcie zbiorowym oraz dobre połączenia pomiędzy podmiejskimi i miejskimi systemami transportowymi; • odpowiednie dostosowanie ram prawnych UE dotyczących funkcjonowania transportu publicznego.
Bezpieczny i niezawodny transport miejski	Piesi i rowerzyści są uczestnikami ruchu najbardziej narażonymi na wypadki w obszarze miejskim i w tej sferze widoczne jest zmniejszenie ich bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> • Zmiana zachowań, jak również ścisłe egzekwowanie przestrzegania zasad ruchu drogowego.

Źródło: A. Hull: Transport matters..., op. cit., s. 50.

Realizacja założeń zrównoważonej mobilności buduje pozycję miast w krajowej i europejskiej przestrzeni, przyczyniając się do poprawy ich wizerunku i konkurencyjności. Wymagane jest, aby realizować efektywne rozwiązania strukturalne, łączyć potencjał ilościowy systemu transportowego wraz z potrzebami obecnych i przyszłych pasażerów.

Cele i cechy planów zrównoważonej mobilności miejskiej

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej tworzone są na poziomie lokalnym i mają na celu przede wszystkim [4]:

- zapewnienie obywatelom odpowiednich opcji transportowych umożliwiających dostęp do najważniejszych celów podróży;
- poprawę bezpieczeństwa;
- ograniczenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zmniejszenia hałasu i redukcję zużywanej energii;
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i ładunków;
- poprawę atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego przy osiągnięciu jednocześnie korzyści dla mieszkańców, gospodarki i społeczeństwa jako całości.
- Tworzenie planów zrównoważonej mobilności dotyczy zwiększenia efektywności transportu w obszarach miejskich. Wymaga podejścia procesowego oraz dobrania odpowiednich narzędzi realizacji. Wśród cech planów wyróżnia się [4]:
- długoterminową wizję oraz przejrzysty plan wdrażania, który obejmuje publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane środki i formy transportu całej aglomeracji miejskiej;
- podejście partycypacyjne biorące pod uwagę od samego początku wszystkich interesariuszy, których on dotyczy;
- zintegrowany i optymalny rozwój dostępnych środków transportu poprzez zbilansowanie rozwoju wszystkich istotnych z punktu widzenia miasta środków transportu;
- integrację pionową i poziomą, wymagającą współpracy i konsultacji pomiędzy odpowiednimi szczeblami władzy samorządowej;
- ocenę obecnej i przyszłej skuteczności, wynikającej z przyjęcia ambitnych i mierzalnych celów w oparciu o zidentyfikowane wskaźniki;
- konieczność regularnego monitorowania i cyklicznej oceny realizacji przyjętych celów, ich ewentualną zmianę lub korektę;
- uwzględnianie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Plany mobilności miejskich generatorów ruchu

Zrównoważony rozwój transportu wymaga podjęcia szeregu działań, do których można zaliczyć zarządzanie mobilnością. Co do zasady zarządzanie mobilnością odpowiada wytycznym zrównoważonego rozwoju, mówiącym o zmianie poglądów i zachowań komunikacyjnych ludzi poprzez propagowanie wykorzystania proekologicznych środków transportu. Przy wsparciu zróżnicowanych narzędzi i instrumentów zachęca się mieszkańców (przede wszystkim użytkowników samochodów osobowych) do ograniczania wykorzystania samochodów. Uzupełnieniem tych działań jest tworzenie warunków i promocja podróży wykonywanych ekologicznymi środkami transportu. Należy brać tutaj pod uwagę specyficzne potrzeby i oczekiwania różnych grup użytkowników, które stanowią podstawę w procesie zachęcania i przekonywania do zmian zachowań komunikacyjnych [5].



Plany mobilności są powszechnym narzędziem zarządzania mobilnością w krajach Europy Zachodniej. Bardzo często są one wymogiem przyjętej lokalnie polityki transportowej miasta (na przykład planów zrównoważonej mobilności miejskiej).

Wśród działań przewidzianych do realizacji w planach zrównoważonej mobilności miejskiej mogą znaleźć się plany mobilności (miejskich generatorów ruchu). Jest to przykład narzędzia związanego z zarządzaniem mobilnością. Plany te stanowią pakiet środków i inicjatyw „miękkich”, służących ograniczeniu podróży dokonywanych samochodem osobowym poprzez umożliwienie ludziom większego wyboru sposobów podróżowania. Mogą także pomagać w zakresie problemów przepełnionej komunikacji miejskiej.

Poprzez realizację swoich podstawowych działań, dla których dana instytucja (miejski generator ruchu²) została stworzona, generowane są w określonych porach podróże do i z danych obiektów/instytucji, co wpływa na funkcjonowanie danego systemu transportowego (może np. powodować kongestię) [6]. Biorąc pod uwagę obszar miasta, należy uwzględnić przede wszystkim ruch osobowy, natomiast obszary podmiejskie generują ruch w dużej mierze towarowy.

Wyróżnia się trzy główne grupy generatorów ruchu [7]:

- instytucje, do których zalicza się: urzędy, biurowce, szpitale i przychodnie, uczelnie, licea, gimnazja, szkoły podstawowe i przedszkola;
- handel i usługi, do których zalicza się: centra handlowe, większe sklepy i targowiska;
- kultura i sport, gdzie zalicza się większe obiekty sportowe oraz większe obiekty kultury i sztuki.

Konkurencyjność poszczególnych generatorów (w tym głównie lokali usługowo-biurowych) wynika m.in. z ich położenia, co należy rozumieć jako bliskość do centrum miast oraz dostępność transportową, nie tylko w kontekście transportu miejskiego, ale także połączeń międzymiastowych i międzynarodowych. Wiąże się to także z licznymi problemami związanymi z koniecznością przemieszczania głównie pracowników do i z tych instytucji, co powoduje wyzwania w zakresie mobilności odnoszące się do wykorzystania zróżnicowanych środków transportu.

W związku z tym należy zawczasu podjąć działania w zakresie zarządzania mobilnością w ramach tych generatorów ruchu. Jednym z działań, które warto rozważyć, jest stworzenie planów mobilności dla instytucji, w których zostaną uwzględnione działania mające na celu wykorzystanie istniejącego potencjału środków transportu, przy jednoczesnym ograniczeniu motoryzacji indywidualnej. Plan mobilności jest zatem dokumentem o charakterze strategicznym, tworzonym również na potrzeby konkretnego podmiotu (zakładu pracy, szpitala, uniwersytetu itp.).

2. Za generator ruchu można przyjąć obiekt, który przyczynia się do tworzenia ruchu zarówno osobowego, jak i towarowego.

Cele i korzyści planów mobilności miejskich generatorów ruchu są podobne do celów planów zrównoważonej mobilności miejskiej, jednak dotyczą one skali mikro, a nie całego miasta. Wśród celów tworzenia planów mobilności można wskazać m.in. zmianę zachowań komunikacyjnych (w tym zwiększenie świadomości) adresatów projektu w kierunku wykorzystania bardziej przyjaznych środowisku środków transportu, poprawę dostępności do wybranych obszarów (instytucji, stref), redukcję potrzeb parkingowych i załoczenia komunikacyjnego na danym obszarze.

Korzyści, wynikające z wdrażania planów mobilności, stanowią jednocześnie kierunek działań w ramach zrównoważonego rozwoju transportu. Można wyróżnić trzy podstawowe grupy korzyści (tabela 3).

Tabela 3. Korzyści wynikające z wdrażania planów mobilności

Korzyści dla miasta i społeczności	Korzyści dla przedsiębiorstw	Korzyści dla pracowników
<ul style="list-style-type: none"> • redukcja ruchu samochodowego; • poprawa transportu w określonym miejscu/ osiedlu itd.; • redukcja liczby samochodów parkujących na ulicach; • mniejsze koszty transportu; • promocja istniejących rozwiązań transportowych; • lepsze i szybsze planowanie podróży; • współpraca jednostek wdrażających plany mobilności. 	<ul style="list-style-type: none"> • redukcja popytu na miejsca parkingowe; • rozwiązywanie problemów związanych z rozwojem lub przeprowadzką firmy; • poprawa samopoczucia pracowników; • większa produktywność pracowników; • pozytywny wizerunek. 	<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępu do parkingu rowerowego i innych udogodnień (np. pryszniców w miejscu pracy); • obniżenie kosztów podróży (w tym kosztów związanych z parkowaniem); • poprawa zdrowia i kondycji fizycznej; • integracja pracowników (wspólne przejazdy w ramach car-poolingu jako jedno z proponowanych działań).

Źródło: S. Cummings: Co to jest plan mobilności? Transport for London, <http://siskom.waw.pl/nauka/konferencje/20100608/02.pdf>, (24.07.2015).

Przygotowanie tego dokumentu umożliwia poznanie potrzeb w zakresie codziennych podróży pracowników, ocenę słabych i mocnych stron w zakresie dostępności poszczególnych środków transportu i szukania alternatywy dla wykorzystania motoryzacji indywidualnej w codziennych podróżach.

Przykłady planów mobilności

Plany mobilności są powszechnym narzędziem zarządzania mobilnością w krajach Europy Zachodniej. Bardzo często są one wymogiem przyjętej lokalnie polityki transportowej miasta (na przykład planów zrównoważonej mobilności miejskiej, ang. Sustainable Urban Mobility Plans). Jednak przykłady ich wdrażania można odnaleźć także w Polsce.

Najbardziej znanym polskim przykładem planu mobilności jest Plan Mobilności dla Politechniki Krakowskiej zrealizowany przez Katedrę Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej, w ramach projektu CARAVEL. Projekt był skierowany do studentów i pracowników uczelni i miał na celu zmianę zachowań komunikacyjnych społeczności akademickiej w zakresie korzystania z proekologicznych środków transportu. W ramach krakowskiego planu mobilności przedstawiono następujące zadania [5]:

- platforma informacyjna na temat podróżowania w mieście;
- konsultant mobilności na Politechnice Krakowskiej;
- działania dotyczące parkowania na terenie Politechniki Krakowskiej;
- działania w zakresie ruchu rowerowego;
- koncepcja lepszego skomunikowania transportem zbiorowym obiektów Politechniki Krakowskiej;
- działania marketingowe i edukacyjne w ramach planu mobilności.

Inicjatywy, które były przedstawione w ramach planu mobilności dla Politechniki Krakowskiej, wpisywały się w instrumenty uchwalone w 2007 roku polityki transportowej dla Krakowa.

Przykłady miast europejskich to m.in. Tuluza (Francja), gdzie stworzono plany mobilności dla dużych zakładów pracy – Workplace Mobility Plans (WMP). W mieście tym wiele przedsiębiorstw zlokalizowanych jest na przedmieściach, gdzie dostęp do transportu publicznego jest ograniczony. W związku z tym większość pracowników

korzystała z samochodów osobowych w codziennych dojazdach do pracy. W ramach SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) w Tuluzie wskazano ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych i wzrost liczby pasażerów transportu publicznego. Aby móc realizować założone w SUMP cele, należało rozwiązać problem podróży samochodami do pracy na przedmieściach. W tym celu Tisséo-SMTC (operator transportu publicznego w Tuluzie) wraz z urzędem miasta w Tuluzie podjęli działania w kierunku stworzenia WMP. Tisséo zobowiązało się do wsparcia przedsiębiorstw skłonnych tworzyć

plany mobilności, a w szczególności promować car-pooling (podwożenie się pracowników do pracy). Badania dotyczące jednego z zaangażowanych przedsiębiorstw (Thales Alenia Space) jednoznacznie wskazują, że widoczny jest spadek wykorzystania samochodów osobowych (z 88,7 do 80%), wzrost wykorzystania transportu publicznego (z 1,5 do 5%), rowerów (z 1,7 do 5%) i car-poolingu (z 3 do 5%). W 2013 roku zaktualizowano dotychczasowe WMP, wzbogacając je o takie elementy jak zrównoważone podróże pomiędzy poszczególnymi zakładami pracy na przedmieściach, wzrost działań promocyjnych oraz wykorzystanie innowacyjnych działań komunikacyjnych [8].

W Brukseli od 2004 roku realizowane są cele wyznaczone w planach mobilności dla zakładów pracy pt. Plans de déplacements des Entreprises (PDE/MWP). W ciągu trzech pierwszych lat ich obowiązywania udało się zmniejszyć o 5% udział samochodów osobowych w codziennych podróżach w relacji dom – praca. Plany mobilności po-



Zmiana podejścia do mobilności miejskiej i określenie „nowa kultura mobilności w mieście” oznaczają dążenie Komisji Europejskiej do optymalizacji wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenia warunków dla współmodalności. Realizacja założeń zrównoważonej mobilności buduje pozycję miast w krajowej i europejskiej przestrzeni, przyczyniając się do poprawy ich wizerunku i konkurencyjności.

czątkowo obejmowały zakłady pracy z liczbą pracowników powyżej 200 osób. Plan przygotowywany był w następujących dwóch etapach (od 2008 roku):

- ETAP I: analiza w zakresie bieżącej mobilności oraz stworzenie na podstawie analizy roboczego planu działań (uwzględniającego cele i działania);
- ETAP II: prezentacja planu działań dla odbiorcy oraz wskazanie wszystkich środków potrzebnych do poprawy jakości powietrza i mobilności;
- dodatkowo coroczne działania związane z monitoringiem i ewaluacją.

270 przedsiębiorstw z Brukseli wdrożyło I etap działań, z czego 215 obecnie realizuje etap II, a 69 przeszło już przez cały proces tworzenia planu mobilności. W tym okresie wykorzystanie motoryzacji indywidualnej w tych przedsiębiorstwach spadło o 5%, wykorzystanie transportu publicznego wzrosło o 3,4%, a rowerów o 2,6%. Od 2011 roku PDE/MWP obejmuje również przedsiębiorstwa z liczbą pracowników powyżej 100 osób. Planuje się objęcie planem mobilności szkół w Brukseli i wydarzeń incydentalnych (jak koncerty, mecze), w których uczestniczy więcej niż 1000 osób [9].

Ciekawym przykładem planu mobilności może się pochwalić miasto Nantes (Francja), które oprócz posiadania miejskich planów mobilności zaczęło zachęcać przedsiębiorstwa znajdujące się na terenie metropolii (24 miasta, 590 000 mieszkańców, ponad 300 000 osób pracujących) do wdrażania planów podróży dla przedsiębiorstw państwowych i prywatnych (Company Travel Plans). Przyjęta strategia opiera się głównie na działaniach marketingowych. Nantes-Métropole (wydział odpowiedzialny za drogi i transport) kontaktuje się z przedsiębiorstwami, pomaga im przygotowywać plany i daje wskazówki w zakresie bardziej ekologicznych sposobów podróżowania do pracy. W ramach podejmowanych działań przygotowany został także zestaw pomocnych narzędzi w postaci zdjęć, plików wideo, prezentacji, ulotek, ankiet on-line itd., które wspomagają proces przygotowania planu. Przedsiębiorstwa podpisują z Nantes-Métropole czteroletni kontrakt zobowiązujący je do wdrażania wypracowanych w planie działań, co ma prowadzić do 10-procentowego spadku wykorzystania przez ich pracowników samochodów osobowych. Przedsiębiorstwa mogą także uczestniczyć w różnych wydarzeniach dotyczących mobilności, gdzie mają okazję wymieniać się poglądami i przykładami dobrych praktyk. Od 2004 roku ponad 250 przedsiębiorstw (ponad 66 000 pracowników) podpisało kontrakty na plany mobilności, a badania pokazują, że ich wdrażanie w ciągu założonych czterech lat przyniosło 15% spadek wykorzystania samochodów osobowych [10].

Jak widać na przykładzie powyższych miast, stworzenie i wdrażanie założeń planu mobilności dla wybranych jednostek i instytucji w znaczący sposób może się przyczynić do ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach, jak również pomaga rozwiązać inne problemy dotyczące mobilności w mieście.

O autorze:

Mgr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz pracuje w Katedrze Systemów i Polityki Transportowej Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Jest kierownikiem Laboratorium Badań nad Transportem i Zrównoważoną Mobilnością TransLab. Od 2014 roku jest wiceprezesem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP w Szczecinie oraz członkiem i sekretarzem Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej SITK. W ramach pracy naukowo-badawczej zajmuje się przede wszystkim zagadnieniami transportu miejskiego, zrównoważonej mobilności oraz ekonomiki transportu.

Bibliografia:

[1] Zielona księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście. KOM (2007) 551, wersja ostateczna. Komisja Europejska, Bruksela 2007.

[2] 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.

[3] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, COM(2013) 913, wersja ostateczna, Bruksela 2013, wraz z aneksami.

[4] Opracowywanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wytyczne. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. <http://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform> [24.07.2015]

[5] Innowacje na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego. Doświadczenia z realizacji projektu Unii Europejskiej CIVITAS-CARAVEL. Praca zbiorowa pod red. A. Rudnickiego. Wyd. PiT, Kraków 2010, s. 241.

[6] A. Fonoroff, The relationship of zoning to traffic generators, Law and Contemporary Problems, <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2634&context=lcp> [24.07.2015]

[7] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Szczecin na lata 2014-2025, Szczecin 2014, s. 21.

[8] http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3789 [25.07.2015].

[9] http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=3591 [25.07.2015].

[10] http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1584 [25.07.2015].

Pion wydawnictw i konferencji
Zespołu Doradców Gospodarczych TOR
specjalizujący się w projektach komunikacyjnych,
takich jak portale internetowe, magazyny i wydarzenia.



rynekinfrastruktury.pl

transport-publiczny.pl

rynek-kolejowy.pl

OBSZAR

2.1. Centrum Świebodzkie szansą na nowe centrum Wrocławia

Centrum Świebodzkie to obszar oddalony o kilometr od wrocławskiego Rynku w kierunku lotniska. Jest to trójkąt obejmujący 28 hektarów pomiędzy Dworcem Świebodzkim, a linią kolejową do Poznania oraz ulicami Grabiszyńską oraz Braniborską (Brandenburską w językach słowiańskich). Jeden z czterech największych niezagospodarowanych terenów w ścisłym centrum miasta, wraz z Centrum Południowym, placem Społecznym oraz Kępą Mieszczaną. Jako jedyny z tych obszarów, Centrum Świebodzkie nadal nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, co w części spowodowane jest historią – tereny kolejowe długo były wyjęte spod planowania. Jednak od lat pojawiają się różne koncepcje urbanistyczne zabudowy tego terenu.

Historia

Obszar Centrum Świebodzkiego został historycznie ukształtowany przez budowę dwóch linii kolejowych i dworców:

- w 1844 r. Dworca Marchijskiego (jedyne ślad po nim to wieżyczka przy pętli autobusowej) i linii Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Markische Eisenbahn), łączącej Wrocław z Berlinem,
- w 1843 r. Dworca Świebodzkiego i linii Świdnicko-Świebodzkiej (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn), łączącej Wrocław ze Świdnicą, Wałbrzychem, Świebodzicami i Jelenią Górą.

Od zachodu rejon ten ograniczony został wybudowaną w 1856 r. linią kolei Górnośląskiej do Poznania. W latach 1872-1884 funkcjonował w tym rejonie także dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry, przy obecnej ul. Braniborskiej – dziś już nieistniejący. Tereny położone na zachód od obu dworców zagospodarowane zostały jako zespoły ekspedycji towarowej, taboru i zaplecza technicznego dworców (dziś organizowane jest tam targowisko). Zlokalizowane zostały tam liczne bocznicę i tory postojowe, a przy nich długie parterowe magazyny kryte dwuspadowymi dachami, rampy dla rozładunku i załadunku towarów, a także hale postojowe dla wagonów, lokomotywownie, zakłady konserwacji taboru oraz zabudowania mieszkalne dla pracowników kolei. Z racji dobrego skomunikowania z terenami kolejowymi i łatwości budowy bocznic, w tym rejonie lokowały się liczne zakłady przemysłowe, fabryki, składy materiałów i hale hurtu towarowego.

W latach 1879-1884 koleje na terenie Niemiec zostały upaństwowione. Po otwarciu w 1857 r. Dworca Głównego Dworzec Marchijski stracił uprzywilejowaną pozycję stacji łączącej Wrocław z Berlinem i w 1908 r. obsługiwał jedynie ruch podmiejski do Leśnicy. Wtedy to przekształcono go na Dworzec Towarowy Zachodni. Ostatecznie, po II wojnie światowej został zlikwidowany. Ten sam los spotkał na początku lat 90. Dworzec Świebodzki. Niektóre bocznicę nadal są wykorzystywane, np. przez firmę Centrozłom, zajmującą się recyklingiem, której siedziba znajduje się zaraz za dworcem. Jednak dojazd do samego dworca jest utrudniony ze względu na stan torów.

Teren wokół dworca jest podzielony na kilka działek, z których największa, wraz z samymi obiektami kolejowymi, miała być sprzedana przez PKP Nieruchomości firmie Archicom z Wrocławia. Niestety, nie są znane szczegóły



Zdjęcie 1. Budynek Wrocławia Świebodzkiego – widok obecny od strony Placu Orłąt Lwowskich. Źródło: fotografia Przemysław Filar.

koncepcji dewelopera, a rozmowy zostały właśnie przerwane. Inne działki należą m.in. do gminy Wrocław. Po drugiej stronie linii do Poznania znajdują się tereny przed wojną należące do firmy Linke Hoffman, znanej z budowy choćby wagonów metra dla Berlina, w miejsce której po wojnie powstał PaFaWag. Obecnie część tych obiektów należy do Bombardiera, który część budynków sprzedał kolejnym inwestorom. Na tych terenach znajduje się Wrocławski Park Przemysłowy oraz Wrocławski Park Biznesu. Stanowią one główne skupisko biurowców we Wrocławiu i nadal dynamicznie się rozwijają, czemu sprzyja położenie pomiędzy ścisłym centrum miasta oraz lotniskiem i Obwodnicą Śródmiejską. Jednak to właśnie układ drogowy jest największym problemem. Jedynym dojazdem jest ul. Robotnicza, nieprzebudowywana od wojny. Niedługo po niej powstała krótka linia tramwaju, która nie sięga jednak do głównych generatorów ruchu, a autobusy, których kilka linii przebiega dalej do osiedla Nowy Dwór, często utykają w korkach.

Powoduje to drastyczny wzrost liczby samochodów używanych przez pracujących w okolicach, czyli także zapotrzebowanie na parkingi, które jest niemożliwe do zaspokojenia. Na szczęście dzięki akcji społecznej różnych środowisk, m.in. Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, udało się skłonić władze miasta do budowy linii tramwajowej łączącej plac Orłąt Lwowskich z ul. Strzegomską. Nadal jednak jedynymi połączeniami zachodu Wrocławia z południem będą ul. Klecińska, czyli Obwodnica Śródmiejska, oraz plac Orłąt Lwowskich. Dlatego właśnie niezbędne jest zbudowanie w Centrum Świebodzkim łączników w relacji północ-południe.

Śródmiejska Trasa Południowa

W związku z koncentrycznym układem drogowym Wrocławia od lat planowano rozmaite obwodnice, odciążające centrum miasta od ruchu tranzytowego. Dwie z nich zrealizowano, w przybliżeniu w kształcie zaprojektowanym jeszcze przed wojną. Są to Autostradowa Obwodnica Wrocławia oraz wspomniana Obwodnica Śródmiejska. Trzecią ma stanowić Śródmiejska Trasa Południowa (ŚTP), wcześniej nazywana Obwodnicą Staromiejską. Miała połączyć plac Społeczny z placem Strzegomskim (wcześniej także od północy). Ponieważ koncepcja powstawała w okresie modernizmu, zaplanowano tunele i estakady przecinające osiedla mieszkaniowe. Na obszarze Centrum Świebodzkiego miała powstać długa estakada, proponowana nawet wtedy, gdy zlikwidowano już linię kolejową, nad którą miała przebiegać. Obecnie koncepcja ta została wykreślona z wieloletniego planu inwestycyjnego ze względu na ogromne koszty (minimum 4 mld zł) oraz kontrowersje wokół efektywności rozwiązań, gdyż mimo uciążliwych warunków życia obok trasy, nie mogła według prognoz rozwiązać problemu korków, a wręcz go spotęgować (sic!). Spowodowane to byłoby dodaniem do istniejących skrzyżowań nowych bezkolizyjnych dróg, z których potoki ruchu byłyby niemożliwe do przeniesienia dalej. Kontrowersje wokół ŚTP przyczyniły się do dyskusji nad zmianą jej formy w śródmiejską aleję, jednak nadal nieznanne są szczegóły pomysłów oraz sposób finansowania. Warto dodać, że przeciwnikiem jej budowy w jakiegokolwiek formie innej niż linia tramwajowa jest prof. Andrzej Rudnicki, kierownik Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej, który również recenzuje Wrocławską Politykę Mobilności na zlecenie magistratu.

Rysunek 2. Koncepcja zabudowy terenu Centrum Świebodzkiego – widok z nad ulicy Braniborskiej, po lewej stronie widoczny budynek dworca kolejowego. Źródło: TUMW.



Zagospodarowanie linii kolejowej

Powrót pociągów na Dworzec Świebódzki to powracający co kilka miesięcy temat mediów we Wrocławiu. Jednak na co dzień nie ma potrzeby uruchomienia stąd nowych linii, poza wyjątkowymi sytuacjami, jak obecny generalny remont linii do Poznania, wiążący się z ograniczeniem na wielu odcinkach w mieście. Jednak nawet teraz udało się uniknąć radykalnych cięć rozkładu. Za to przeniesienie istniejących połączeń na Dworzec Świebódzki oznaczałoby problem z przesiadkami, gdyż pozostałe kierunki nadal obsługiwałby Dworzec Główny. Pasażerowie musieliby dojechać do niego tramwajem, a ten ma przystanki położone w znacznym oddaleniu od obu obiektów. Warto dodać, że w ramach analiz rozważa się... odsunięcie stacji Świebódzki od obecnego dworca na zachód, jeszcze pogarszając skomunikowanie (na podstawie wytycznych PKP SA, urzędu marszałkowskiego oraz Urzędu Miasta Wrocławia przygotowała ją konsorcjum firm Biuro Projektowo-Inżynierskie Redan sp. z o.o. oraz Pracownia Projektowa Metropolis)!

Brak łącznika z Dworcem Głównym uniemożliwia zaś zatrzymanie tu pociągów, które jechałyby dalej. Jednocześnie w pobliżu drugiego końca Centrum Świebódzkiego znajduje się Dworzec Wrocław Mikołajów, na którym obecnie zatrzymuje się większość pociągów uruchamianych przez PKP Intercity, przez co jest on drugim najważniejszym w mieście. Jego największą wadą jest odsunięcie przystanku tramwajowego o kilkaset metrów, co można jednak łatwo zmienić. Podsumowując, przywrócenie ruchu na Dworzec Świebódzki musi oznaczać uruchomienie nowych połączeń. Jednak po stronie zachodniej jedyną propozycją była linia w kierunku lotniska, zastępująca obecny autobus 406, kursujący co 20 minut. Z prognoz ruchowych wynika potok wielkości 800 pasażerów na godzinę, zatem zdecydowanie zbyt mało dla kolei. Z drugiej strony, na pewno atrakcyjność obiektu zwiększyłyby przebiegi torów dalej, zamieniające dworzec czołowy w przelotowy, jak miało to miejsce chociażby niedawno w Lipsku.

Propozycje dla Centrum Świebódzkiego – sześć wariantów

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia proponowało rozważenie pozostawienia rezerwy w miejscu obecnej linii kolejowej do Dworca Świebódzkiego na wykop. Długość około kilometra od wiaduktu linii poznańskiej wystarczy do zachowania nachylenia odpowiedniego dla szynobusów, które kursowałyby na tej trasie, ograniczając koszty inwestycji. W drugim etapie można pod peronami dworca umieścić podziemną stację, lepiej skomunikowaną z przystankami komunikacji miejskiej na pl. Orłąt Lwowskich. Takie rozwiązanie ma jedną główną zaletę – całkowicie likwiduje konieczność budowy estakady, która ma połączyć plac Strzegomski z ul. Grabiszyńską. Estakada taka oznaczałaby drastyczne ograniczenie możliwości zabudowy terenu poprzez brak możliwości stworzenia nor-

malnych ulic doprowadzających ruch do budynków oraz hałas, który miałby dużo większy zasięg, a jego uciążliwości nie można by było wyeliminować za pomocą szpalerów drzew.

Wariant I

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia proponowało rozważenie kilku koncepcji. Poczynając od planu minimum, czyli rezygnacji z funkcji kolejowej dworca. Dzisiejsza rezygnacja z utrzymywania rezerwy kolejowej pozwoliłaby na maksymalizację zysków ze sprzedaży terenów usytuowanych w jego pobliżu. Zakładając, że sam budynek pozostanie, można sobie wyobrazić, iż w przyszłości uda się go wykorzystać jako stację kolei podziemnej. Ten wariant może być punktem bazowym dla innych wariantów.

Zalety:

Uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania dla miasta, najniższa (zerowa) uciążliwość ruchu kolejowego, maksymalizacja zysków ze sprzedaży działek.

Wady:

Utrata możliwości skomunikowania kolejowego tego terenu, wysokie koszty ewentualnej budowy podziemnej linii SKM w przyszłości.

Wariant II

Druga możliwość to rozważana do tej pory przez Biuro Rozwoju Wrocławia propozycja remontu istniejących torów na powierzchni. Bezpośrednia bliskość uniemożliwi harmonijne połączenie tkanki miejskiej, wymuszając przekraczanie torowiska przy pomocy kładek lub tuneli. Jednocześnie przepisy Prawa budowlanego uniemożliwiają lokalizowanie bezpośrednio przy torach kolejowych niektórych funkcji budynków. Szczególnie trzeba tu zwrócić uwagę na nowe, znacznie bardziej rygorystyczne normy dotyczące hałasu, które praktycznie uniemożliwią przeznaczenie budynków w części zbliżonej do torowiska np. na cele mieszkalne. Ograniczenie możliwych funkcji budowli na części działek znacznie wpłynie na ich cenę. Dlatego rekomendujemy płytki tunel, który zwiększy możliwości zagospodarowania terenu.



Powrót pociągów na Dworzec Świebodzki to powracający co kilka miesięcy temat mediów we Wrocławiu. Jednak na co dzień nie ma potrzeby uruchamiania stąd nowych linii, poza wyjątkowymi sytuacjami.

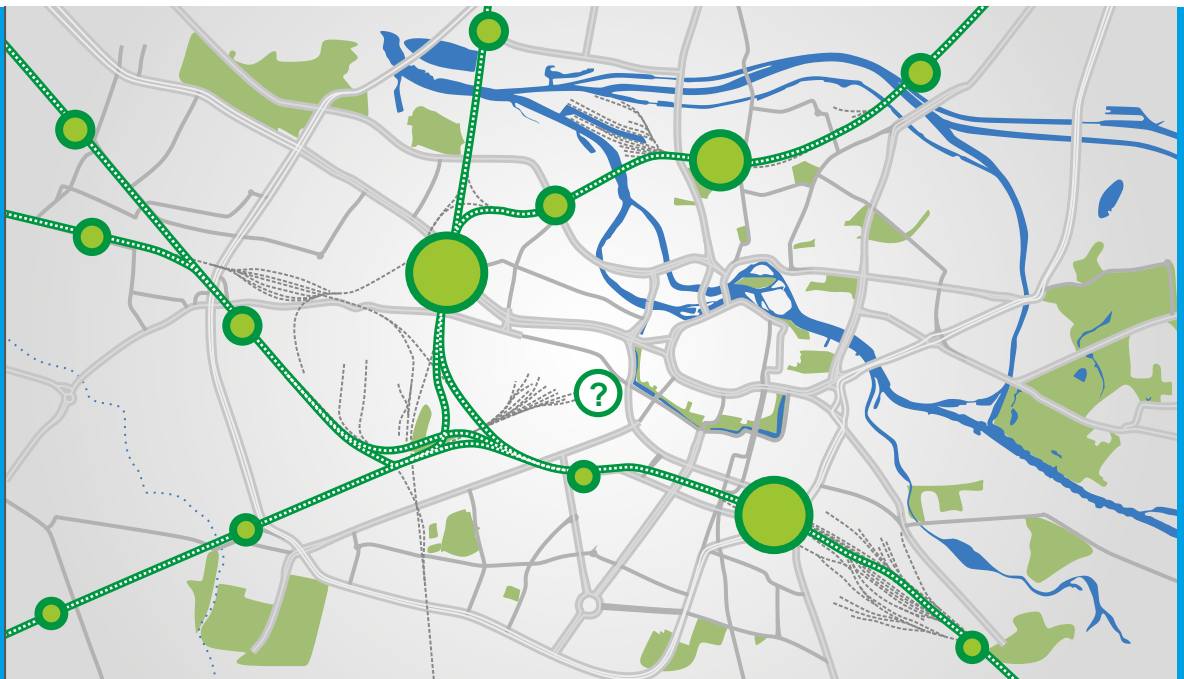
Zalety:

Uzyskanie dużej powierzchni do zagospodarowania (choć z ograniczeniami), niewielka uciążliwość ruchu kolejowego, znacznie wyższe zyski ze sprzedaży działek niż w przypadku lansowanego obecnie rozwiązania z przejściem Śródmiejskiej Trasy Południowej wiaduktem nad torowiskiem.

Wady:

Koszty budowy płytkiego tunelu, konieczność zorganizowania peronów na Dworcu Świebodzkim w poziomie -1, mniejsze ograniczenie negatywnego wpływu hałasu (niż np. w wariantcie III) na możliwe zyski ze sprzedaży działek.

Rysunek 3. Obecny układ linii kolejowych w centrum Wrocławia. Znakiem zapytania oznaczono Dworzec Świebodzki, zaś zielonym punktem położony na południowy wschód Dworzec Główny. Źródło: TUMW.



Wariant III, z zadaszonym tunelem

Ta wersja jest rozwinięciem pomysłu z wersji II. Zakłada ona zadaszenie płytkiego tunelu. Dach ten mógłby się stać podbudową pod miejską aleję. Dzięki temu osiągnane są dwa podstawowe skutki. Po pierwsze, ograniczany jest hałas, co zwiększa wartość najbliższych działek. Po drugie, budując ulicę, poprawiamy skomunikowanie terenów, co dodatkowo pozwala na zwiększenie zysku za sprzedaż działek – poprzez uatrakcyjnienie oferowanych terenów potencjalnym nabywcom. Dodatkowym zyskiem dla miasta byłoby w tym przypadku możliwość zbudowania nie jednej dużej, ale kilku ulic, które znacznie poprawiłyby przepustowość w tym terenie. Zagłębienie torowiska w płytkim tunelu (wersja II) byłoby tańsze niż omawiany obecnie wariant z trasą nad tunelem. Ale potencjalne zyski ze sprzedaży działek powinny w znacznym stopniu zrekompenzować te wydatki.

Zalety:

Uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania bez utraty funkcji kolejowej tego terenu, minimalna uciążliwość ruchu kolejowego, znacznie wyższe dochody ze sprzedaży działek niż w przypadku lansowanego obecnie rozwiązania z przejściem Śródmiejskiej Trasy Południowej wiaduktem nad torowiskiem oraz wariantu II z płytkim tunelem.

Wady:

Koszty budowy tunelu, konieczność zorganizowania peronów na Dworcu Świebodzkiem w poziomie -1.

Wariant IV, z tunelem drogowym, bez kolei

W tym wariantcie Dworzec Świebodzki pozostaje nieczynny, od południowej strony pozostawiono rezerwę terenu pod ewentualne tory dla SKM. Ze względu na ewentualną kolizję przyszłych torów ze Śródmiejską Trasą Południową, na której zakłada się duże potoki ruchu, trasa ta zagłębia się w płytkim tunelu pod rezerwą terenową. Takie rozwiązanie jest korzystniejsze niż budowa estakady w ciągu ŚTP ze względu na mniejsze negatywne oddziaływanie na przyległe tereny, które można efektywniej zagospodarować. Jednym z minusów jest brak połączeń drogowych od południa. Wariant ten jest zbliżony do wariantu nr 1 w zakresie rezygnacji z funkcji kolejowych Dworca Świebodzkiego. Pozostawienie rezerwy terenu pozwoli na tańszy powrót do tej funkcji w przyszłości. Wpłynie jednak negatywnie na dzisiejsze korzyści ze sprzedaży wszystkich gruntów na obszarze Centrum Świebodzkiego, ze względu na „zamrożoną” rezerwę.

Zalety:

Uzyskanie sporej powierzchni do zagospodarowania, znikoma uciążliwość ruchu kolejowego.

Wady:

Niższe korzyści materialne ze sprzedaży terenów niż w innych wariantach, koszty powrotu do funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego.



Centrum Świebodzkie nadal nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, co w części spowodowane jest historią – tereny kolejowe długo były wyjęte spod planowania.

Wariant V, z Dworcem Centralnym

Już w 1919 r. Max Berg i Richard Konwiarz w swoich projektach przebudowy centrum Wrocławia proponowali budowę nowego Dworca Centralnego dla Wrocławia w rejonie dzisiejszych ul. Kolejowej, Tęczowej i Braniborskiej. Tory kolejowe z Dworca Głównego planowano poprowadzić ul. Kolejową aż do przecięcia z linią do Świebodzi i dalej po trasie Kolei Marchijskiej i łącznika do stacji Wrocław Mikołajów.

W ich koncepcji Dworzec Świebodzki miał zostać całkowicie zlikwidowany i rozebrany. Piąty wariant wzorowany jest na tej samej myśli, lecz bez rozbiórki dworca. Zmiany w tkance miejskiej, które zaszły w ciągu 90 lat, uniemożliwiają lokowanie wrocławskiego Dworca Centralnego dokładnie w tym samym miejscu, w którym planowali to zrobić architekci na początku XX w., głównie ze względu na koszty koniecznych wyburzeń i wykupu terenów. Ale nie przekreślają też w pełni pomysłu. Dziś można dworzec ulokować na rozwidleniu magistrali Wrocław Główny – Wrocław Mikołajów (linia nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny) oraz Wrocław Główny – Wrocław Muchobór (linia nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny), jako stację górną, oraz na linii Wrocław Świebodzki – Wrocław Zachodni (linia 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec) jako stację dolną czołową. Taka lokalizacja zapewnia znacznie lepsze połączenie nowego dworca we wszystkich kierunkach niż w przypadku reaktywacji Dworca Świebodzkiego. Nowy dworzec byłby także doskonałym dworcem przesiadkowym przy uwzględnieniu połączenia kolejowego z lotniskiem. Rozwiąże to problem, dokąd kursować ma pociąg z lotniska. Przykładowo, jeśli skład zatrzyma się na Dworcu Świebodzkiem, pasażer chcący dostać się z lotniska do Oleśnicy czy Oławy, musiałby pokonać drogę Świebodzki – Główny tramwajem, by tam się przesiąść w kolejny pociąg. Tymczasem dzięki budowie Dworca Centralnego można stworzyć jedno kolejowe centrum przesiadkowe. Wrocław Centralny mógłby się więc stać wrocławskim odpowiednikiem warszawskiego Dworca Centralnego – idealnego punktu przesiadkowego dla podróżujących w każdym kierunku – bez infrastruktury postojowej. Byłby to więc w istocie dworzec przelotowy. Wrocław Główny pozostałby główną stacją węzłową (na wzór Warszawy Wschodniej). Nowy Dworzec Centralny zostałby zlokalizowany w sąsiedztwie przyszłego Centrum Wrocławia. Byłby to najlepiej skomunikowany dworzec w mieście.



Dzielnice monofunkcyjne, np. mieszkaniowe: Szczepin, Gajowice, Nowy Dwór, potrzebują miejsc pracy z dobrym dojazdem transportem publicznym.

Zalety:

Uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania terenów Centrum Świebodzkiego, znikoma uciążliwość ruchu kolejowego na terenach Centrum Świebodzkiego uzyskanie idealnego dworca przesiadkowego dla wszystkich kierunków kolejowych w mieście, maksymalizacja zysków ze sprzedaży działek uzyskana także poprzez uatrakcyjnienie ich bliskością przyszłego kolejowego węzła przesiadkowego.

Wady:

Wysokie koszty budowy nowego dworca, konieczność dostosowania do niego wrocławskiego węzła kolejowego – całkowicie eliminują ten utopijny wariant.

Wariant VI, z Dworcem Mikołajów

Mając na uwadze odzyskanie jak największej przestrzeni zaplecza dworca dla stworzenia tam pełnowartościowej tkanki miejskiej, myśląc o tym obszarze jako o wielkomiejskiej dzielnicy, mogącej w przyszłości stać się właściwym centrum miasta (wrocławskim city), z góry odrzucamy możliwość połączenia dworca torami zbudowanymi na powierzchni ziemi.

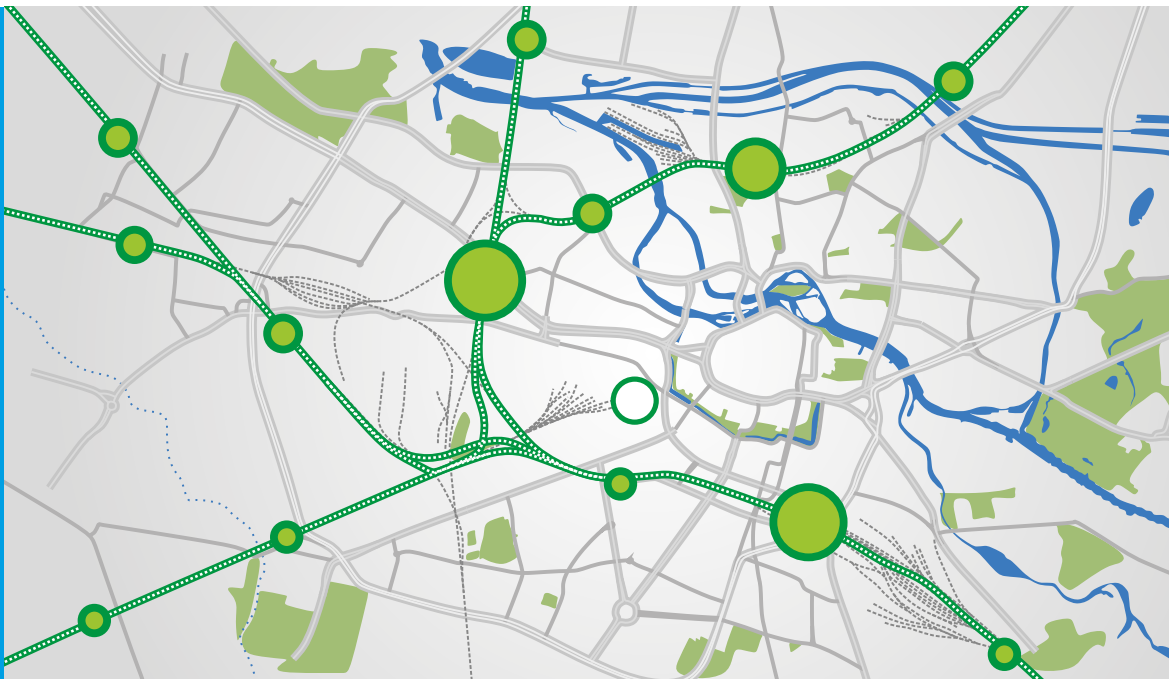
Takie rozwiązanie kolidowałoby z potencjalnymi ulicami, które obszar ten mogą skomunikować i urbanistycznie scalić z dzielnicami położonymi w sąsiedztwie. Rozwiązanie takie zdeterminuje również konieczność budowy tunelu lub co gorsza estakady w ciągu Śródmiejskiej Trasy Południowej. Budowa torów w poziomie „0” i budowa estakady w ciągu ŚTP wymusi zachowanie wymaganych przez przepisy odległości, co negatywnie wpłynie na intensywność zabudowy, stopień wykorzystania terenu i potencjalne zyski ze sprzedaży gruntów. Śródmiejska Trasa Południowa i Trasa Świebodzka powinny zostać zaprojektowane jako wielkomiejskie aleje, ze szpalerami drzew, zabudowane pierzejami budynków o zróżnicowanych funkcjach. Budowa torów i estakady przekreśla taką wizję. Dlatego zasadniczą kwestią jest przyszłość Dworca Świebodzkiego. Wcześniej zaprezentowaliśmy kilka wariantów zagospodarowania Centrum Świebodzkiego, w których uniknięto budowy wyżej wymienionej estakady. Warianty te, poza jednym, zakładały przywrócenie w przyszłości funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem było wybudowanie tunelu i przekształcenie Świebodzkiego w dworzec z peronami podziemnymi. Byłoby to jednak rozwiązanie kosztowne i pracochłonne. Głównymi argumentami za reanimacją dworca jest możliwość stworzenia z niego stacji obsługującej ruch pociągów lokalnych z lotniska, przejścia części ruchu kolejowego z Dworca Głównego, budowa stacji SKM, a także w dalszej przyszłości kontynuacji tunelu od podziemnego dworca jako początku wrocławskiego metra. Mimo tych argumentów i niewątpliwie dobrej lokalizacji dworzec ten ma jednak wiele wad: nie jest w stanie obsłużyć wszystkich kierunków, nie ma praktycznie możliwości połączenia go z Dworcem Głównym, nie ma odpowiedniego zaplecza, ma ograniczoną pojemność oraz jest dworcem czołowym.

Skomunikowanie go z lotniskiem również wydaje się mało korzystne, gdyż byłoby to jedno z niewielu połączeń, które mógłby obsługiwać, zatem oprócz stacji docelowej nie byłby dworcem przesiadkowym. Najrozsądniejszym rozwiązaniem jest rozbudowa Dworca Głównego o dodatkowy peron dla kolejki SKM, obsługującej ruch m.in. na lotnisko oraz w razie konieczności dobudowa 1-2 torów do istniejącej estakady. Pociągi z lotniska jeździłyby na Dworzec Główny, ale dzięki stosunkowo niewielkim nakładom w porównaniu do budowy tunelu – również na Dworzec Mikołajów i Dworzec Nadodrze. Przedstawiamy rozwinięcie wersji, która zakłada rezygnację z funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego. W zamian odbudowy torów do Dworca Świebodzkiego, które zdegrudują potencjał jego otoczenia albo budowy kosztownego tunelu – korzystniejszym rozwiązaniem wydaje się budowa łącznika od linii nr 274 (Wrocław Świebodzki – Zgorzelec) do linii nr 271 (Wrocław Główny – Poznań Główny).

Dzięki takiemu rozwiązaniu pociągi od strony Wrocławia Zachodniego, Wrocławia Muchoboru i w przyszłości Wrocławia Lotniska będą mogły obsługiwać Dworzec Główny (jak obecnie), ale również dotrzeć na Dworzec Mikołajów i Dworzec Nadodrze. Oprócz korzyści płynących z optymalnego rozprowadzenia po mieście pociągów z lotniska, plusem takiego rozwiązania jest odciążenie Dworca Głównego. Pociągi jadące liniami nr 274 od strony stacji Wrocław Zachodni czy też nr 273 od strony stacji Wrocław Muchobór, będą mogły skręcić w kierunku Dworca Mikołajów i kontynuować bieg w kierunku Poznania przez Wrocław Popowice czy w kierunku Oleśnicy przez Dworzec Nadodrze, bez konieczności jazdy przez Dworzec Główny.

Dworzec Mikołajów z racji swojego położenia, przelotowego układu torów i pobudowie łącznika dającego możliwość obsługi wszystkich kierunków góruje nad możliwościami reaktywowanego Dworca Świebodzkiego. Głównymi zaletami rozbudowy Mikołajowa do roli dworca są zatem: centralne położenie geograficzne na mapie miasta, bliskość dużych dzielnic mieszkaniowych, bliskość rozbudowujących się w jego rejonie funkcji usługowych (centra handlowe, biura), lokalizacja przy jednej z głównych arterii miejskich – ul. Legnickiej i ul. Strzegomskiej, przelotowy układ torów, możliwość obsługi wszystkich kierunków, doskonałe połączenie z pozostałymi dworcami: Głównym i Nadodrze, możliwość rozbudowy układu torowego (MPZP zakłada rezerwę).

Stacja Mikołajów i estakada kolejowa w jej obrębie zostałyby rozbudowane o dwa tory od strony zachodniej – dla pociągów towarowych zjeżdżających z obwodnicy towarowej. Dzięki takiemu układowi pociągi towarowe przejadą przez stację „tranzytem” z ominięciem torów osobowych i peronów. Za wiaduktem nad ul. Legnicką pocią-



Rysunek 4. Układ torowy wrocławskiego węzła kolejowego w wariantcie VI. Dużymi punktami wyróżnione dworce Wrocław Mikołajów (na zachodzie) oraz Wrocław Główny. Budynek Wrocławia Świebodzińskiego (biały punkt) zostaje pozbawiony obsługi kolejną. Źródło: TUMW

gi towarowe zjadą na tory ogólne w kierunku Popowic lub Dworca Nadodrze. Istniejące obecnie cztery tory, po modernizacji i przystosowaniu układu torowego zostaną przeznaczone jedynie do obsługi pociągów osobowych z Dworca Głównego, Dworca Mikołajów, stacji Wrocław Zachodni i stacji Wrocław Popowice. Przyszłość Dworca Świebodzińskiego to zatem Dworzec Mikołajów. Obszar Centrum Świebodzińskiego w 100% przeznaczony dla potrzeb przyszłej wielkomiejskiej dzielnicy (pod zabudowę, aleje, ulice, place, skwery i zieleń), funkcja kolejowa przeniesiona na Dworzec Główny i Dworzec Mikołajów.

Możliwości finansowania projektu

Zagospodarowanie terenów Centrum Świebodzińskiego ściśle wiąże się z budową nowych połączeń na zachodzie Wrocławia. Dzielnice monofunkcyjne, jak mieszkaniowe: Szczepin, Gajowice, Nowy Dwór, potrzebują miejsc pracy z dobrym dojazdem transportem publicznym. To ogromna szansa dla wykorzystania funduszy unijnych. Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Robotniczej oraz łączącej plac Strzegomski z ul. Grabiszyńską pozwoli ograniczyć koszty. Można również skorzystać z tzw. partnerstwa publiczno-prywatnego w formie hybrydowej, gdzie wkład własny zapewnia nie gmina, a podmiot prywatny, na przykład deweloper. Obszar, który dziś nadal straszy dojeżdżających z lotniska do centrum Wrocławia, jest ogromną szansą, warto ją wykorzystać!

dr Michał Beim

2.2. Wpływ inwestycji w transport publiczny i rowerowy na wartość nieruchomości

Najczęstszym błędem popełnianym przy planowaniu inwestycji transportowych jest sprowadzanie ich do wymiaru zmiany czasu przejazdu i wyliczeń, ile gospodarka zaoszczędzi dzięki przyspieszeniu ruchu. Rzadko kiedy do świadomości przebijają jeszcze inne aspekty inwestycji, najczęściej mowa jest tylko o jakości przestrzeni miejskiej. Nie można zapominać jednak, że infrastruktura transportowa ma walny wpływ na jakość zagospodarowania przestrzennego, a przez to na wycenę nieruchomości. Niniejsza publikacja przedstawia przegląd badań nad związkami między infrastrukturą transportową a wartością nieruchomości.

Wprowadzenie

Towarzyszące inwestycjom transportowym w polskich miastach burzliwe debaty społeczne i protesty są pewnym – często nieświadomie artykułowanym – dowodem na związki między transportem a rynkiem nieruchomości. Mieszkańcy polskich miast powoli uświadamiają sobie, że nie tylko jakość życia, ale wynikająca z niej wartość nieruchomości zależy od zagospodarowania przestrzeni ulicznej, przy której ich domy czy przedsiębiorstwa się znajdują. Choć dzięki licznym inwestycjom czynionym przy wsparciu środków finansowych Unii Europejskiej wizerunek transportu publicznego poprawia się, to nadal wiele osób nie zdaje sobie sprawy, że bliskość transportu publicznego i jego oferta są jednym z kluczowych parametrów kształtujących ceny najmu czy zakupu nieruchomości. W rezultacie miasta, w których transport publiczny i ruch rowerowy odgrywają bardzo istotną rolę w obsłudze, są miejscami, gdzie ceny nieruchomości są najwyższe. Do takich miast należą Monachium, Paryż czy Londyn. Wyjątkiem jest Wiedeń, ale tam konsekwentnie realizowana polityka mieszkaniowa ma na celu utrzymanie przystępnych cen mieszkań.

Tramwaj kształtuje miasto

Carmen Hass-Klau [1] w 2000 r. prowadząc badania nad początkami renesansu tramwaju w Europie Zachodniej, postawiła tezę, że zaletą tramwaju, w przeciwieństwie do różnych systemów autobusowych, w tym BRT, jest wzrost wartości nieruchomości. Wstępne obserwacje doprowadziły do pogłębionych analiz – szczegółowych studiów nad korelacją między rozbudową lub budową sieci tramwajowych lub lekkiej kolei miejskiej na rynek nieruchomości [2]. Obserwacje poczyniono dla 15 miast we Francji, w Niemczech, Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Wybrano do analiz ośrodki cechujące się różną wielkością oraz różnymi charakterystykami społeczno-ekonomicznymi.

Generalny wynik badań był następujący: ceny najmu mieszkań oraz ceny transakcyjne sprzedaży były wyższe dla domostw leżących w pobliżu linii tramwajowych, metra lub lekkiej kolei miejskiej. Podobną korelację zaobserwowano w stosunku do ceny powierzchni biurowych. Równocześnie nowe przystanki, w szczególności tramwajowe i zlokalizowane w centrach miast, miały znaczny wpływ na wzrost czynszów nieruchomości komercyjnych – sklepów i punktów usługowych. Wynikało to z faktu, iż budowa tramwajów wiązała się ze zwiększeniem liczby pieszych, zarówno

poprzez ich dowóz nowym – bardziej atrakcyjnym niż autobus – środkiem lokomocji, jak i przez fakt, że inwestycje tramwajowe zazwyczaj wiązały się z odnową przestrzeni publicznych zlokalizowanych wzdłuż torów.

Równocześnie z analizami rynku nieruchomości przeprowadzono badania odnośnie do posiadania samochodów przez mieszkańców budynków zlokalizowanych w pobliżu linii tramwajowych i stacji metra lub lekkiej kolei miejskiej. Również tu, w przypadku wszystkich 15 miast, zaobserwowano, że istnieje korelacja – gospodarstwa domowe mające dostęp do atrakcyjnego transportu publicznego mają mniej samochodów niż gospodarstwa w innych częściach miast.

Zmiana zachowań komunikacyjnych implikuje też korzyści ekonomiczne linii tramwajowych, metra czy kolei miejskiej dla władz samorządowych: zmniejsza popyt na miejsca parkingowe, stanowi impuls dla lokalizacji nowych inwestycji (głównie w handel i biura) czy jest impulsem dla rewitalizacji lub inwestycji typu brownfield. Zmiany w systemie transportowym wpływają też na handel detaliczny – w centrach miast z tramwajem lub metrem zwiększa się liczba sklepów z odzieżą oraz punktów gastronomicznych. Całość prowadzi więc do odnowy miasta.

Obserwacje zachowań komunikacyjnych i rynku nieruchomości w tych 15 miastach pozwoliły na sformułowanie pewnej zależności – koszty mobilności są wymienne z kosztami zamieszkania. Osoby, które nie mogą zazwyczaj pozwolić sobie na zamieszkanie w pobliżu linii transportu publicznego, zwłaszcza szybkiej komunikacji szynowej, zmuszone są korzystać z samochodów. Paradoksalnie, w świetle tych badań można sformułować zdanie, że części z tych osób nie było stać na luksus nieposiadania samochodu.



Wiele osób nadal nie zdaje sobie sprawy, że bliskość transportu publicznego i jego oferta są jednym z kluczowych parametrów kształtujących ceny najmu czy zakupu nieruchomości.

Należy podkreślić, że podobne wnioski odnośnie do miastotwórczej roli tramwaju, co prace Hass-Klau, prezentują wyniki innych badań i analiz, np. Cramptona [3], Laakso [4] czy Richera i Hasiaka [5].

Kolej a wartość nieruchomości

Debrezion, Pels i Rietveld w 2006 r. [6] opublikowali analizę wpływu dostępności do stacji kolejowej na ceny domów. Analizy statystycznej i ekonometrycznej dokonali na podstawie ceny transakcyjnej domów i mieszkań od 1985 do 2001 r. Za każdym razem, dokonując porównań cen, uwzględniano również uwarunkowania lokalne, mogące mieć wpływ na wartość nieruchomości, ale niewynikające bezpośrednio z lokalizacji stacji kolejowych (np. uwarunkowania rynków pracy, sąsiedztwo dużego pracodawcy, uniwersytetu). Badania brały więc pod uwagę szeroki zakres zmiennych mogących potencjalnie wpływać na cenę.

Autorzy przyjęli również inną miarę dostępności do kolei niż tylko odległość euklidesowa w metryce ulicznej. Uwzględniono również ofertę kolei świadczoną na danej stacji. Składały się na to m.in. liczba połączeń, kierunki połączeń, czas jazdy. Co więcej, w badaniach poczyniono obserwacje, które stacje kolejowe pełnią rolę tych najbardziej popularnych w okolicy. Dokonano więc rozróżnienia na stacje kolejowe najbliższe i najbardziej popularne. Jednostką podstawową analiz były obszary kodów pocztowych. Analizując obszary przy stacjach kolejowych, przyjęto też założenie związane z bliskością torów kolejowych jako czynnika wpływającego ujemnie na wartość nieruchomości – poprzez hałas, wibrację, a często też przez estetykę.

Wyniki analiz statystycznych i ekonometrycznych dowiodły, że – wykluczając wpływ innych czynników – mieszkania w pobliżu stacji kolejowych są średnio o jedną czwartą droższe niż mieszkania leżące z dala od stacji. Równocześnie podwojenie częstotliwości kursowania pociągów prowadzi do wzrostu wartości mieszkań o około 2,5%. Potwierdzony został też negatywny wpływ odległości do tras kolejowych, potwierdzając założenia związane z hałasem. W obrębie strefy do 250 m wokół linii kolejowych ceny są o 5% niższe w porównaniu ze strefą 250-500 m do stacji. Szczegółowe wyniki badań dla wybranych wartości prezentuje tabela 1.

Zdjęcie 1. Fryburg Bryzgowijski: wieża tramwajowa zlokalizowana bezpośrednio przy pętli tramwajowej. Źródło: fotografia autora.



Tabela 1. Wartość nieruchomości a bliskość stacji i oferta przewozowa

odległość	0-250 m		5 000-5 500 m		10 000-10 500 m	
	najbliższa stacja kolejowa	najbardziej popularna stacja	najbliższa stacja kolejowa	najbardziej popularna stacja	najbliższa stacja kolejowa	najbardziej popularna stacja
50	19,6%	16,8%	12,9%	12,9%	7,4%	7,0%
100	23,0%	19,8%	15,2%	15,2%	8,7%	8,3%
200	26,5%	22,8%	17,5%	17,5%	10,1%	9,5%
400	30,0%	25,8%	19,8%	19,8%	11,4%	10,8%
800	33,4%	28,7%	22,1%	22,1%	12,7%	12,0%

Źródło: Debrezion, Pels i Rietveld [7]. Wyniki dla wybranych wartości.

Drogi rowerowe jako czynnik atrakcyjności

W wielu miastach północno-zachodniej Europy przyjazna użytkownikowi infrastruktura rowerowa jest standardem – oczywistością, której nie analizuje się pod kątem wartości nieruchomości. Podobnie jak dostępność do chodników. Rozwój miast w Stanach Zjednoczonych czy Kanadzie odbywał się inaczej – był zorientowany na motoryzację indywidualną, infrastruktury rowerowej w ogóle nie było, a pieszą często pomijano. Naukowcy, obserwując wyniki badań z zakresu wpływu transportu publicznego na wartość nieruchomości, postawili tezę, że również infrastruktura rowerowa czy ruch pieszy mogą powodować wzrost wartości nieruchomości. Litman [8] w 2004 r. przedstawił stosowne analizy dla ruchu pieszego w miastach Ameryki Północnej, a Krizek [9] w 2007 r. dla ruchu rowerowego. Z kolei Garrett-Peltier [10] w 2011 r. dowodził pozytywnego wpływu ruchu rowerowego na lokalną ekonomię. Skala oddziaływania infrastruktury rowerowej jest mniejsza niż transportu szynowego, jednak za obecność dróg rowerowych nabywcy nieruchomości w amerykańskich miastach chcą płacić więcej.



Zdjęcie 2.
Ludwigshafen:
przystanek
tramwajowy
przy galerii
Karstadt. Źródło:
fotografia autora.

Uwarunkowania finansowe

Na świecie występuje bardzo wiele narzędzi finansowania infrastruktury transportu publicznego – od inwestycji czynionych bezpośrednio przez samorządy do partnerstwa publiczno-prywatnego [11]. Najczęściej jednak ostatecznie cały ciężar finansowy spoczywa na barkach lokalnej wspólnoty, a rozwiązania różnią się kosztem pozyskania pieniędzy i czasem zapłaty za inwestycję.

Pewnym przełożeniem na udział samorządu w korzyściach finansowych płynących z infrastruktury transportu publicznego jest stosowanie w niektórych państwach podatków ad valorem (katastralnych). Niemniej samo rozwiązanie poddawane jest krytyce, a stosunkowo duża bezwładność (konieczność przeliczania na nowo wartości) czyni narzędzie mało efektywnym jako źródło finansowania transportu publicznego. Stąd też poszukuje się innych mechanizmów wsparcia. Są wśród nich dochody z płatnego parkowania czy z myta miejskiego (w Londynie 4/5 dochodów inwestowanych jest w transport publiczny). Nie są to jednak instrumenty bezpośrednio przekładające wzrost wartości nieruchomości spowodowany inwestycjami na wzrost przychodów miast.



W przypadku bardzo słabych narzędzi planistycznych inwestycje transportowe stanowią, paradoksalnie, najbardziej skuteczny i najłatwiejszy sposób kształtowania przestrzeni miejskiej.

Bardzo interesującym przykładem są Stany Zjednoczone, gdzie w niektórych stanach wprowadzony został specjalny, dodatkowy podatek od obrotów handlu i usług, w wysokości 0,1%-1,0%, w zasięgu oddziaływania nowej inwestycji transportu publicznego. Strefy nazywają się transportation development districts (TDD; dzielnice rozwoju transportu) i wyznaczane są jako obszar oddziaływania nowej linii metra, lekkiej kolei miejskiej czy tramwaju. Zasada działania podatku zaczerpnięta jest z zasad funkcjonowania galerii handlowych, w których najemcy poza czynszem za najem powierzchni handlowych płacą również operatorowi galerii od obrotów.

Przepisy stanowe pozwalają również na wprowadzenie podatku od wartości nieruchomości mieszkalnych i komercyjnych w TDD. Przykładowo w Kansas City podatek ten związany z budową tramwaju został ustalony w 2014 r.

Specjalny podatek od nieruchomości nałożony w ramach pierwszego etapu budowy tramwaju (w zasięgu TDD granicy) posiada następujące maksymalne stawki:

Zdjęcie 3. Fryburg Bryzgowijski: dzielnica mieszkaniowa przy dworcu kolejowym. Źródło: fotografia autora.



- 0,48 USD za każde 100 USD szacowanej wartości (Assessed Value) nieruchomości komercyjnych, co w rzeczywistości przekłada się na 1536 USD za każdy 1 mln USD wartości rynkowej,
- 0,70 USD za każde 100 USD szacowanej wartości (Assessed Value) nieruchomości mieszkalnej, co w rzeczywistości przekłada się na 133 USD za każde 100 tys. USD wartości rynkowej,
- 1,04 USD za każde 100 USD szacowanej wartości (Assessed Value) nieruchomości będącej własnością komunalną,
- 0,40 USD za każde 100 USD z szacunkowej wartości (Assessed Value) dla nieruchomości zwolnionych z podatku od nieruchomości, takich jak obiekty kultu religijnego, miejsca edukacji, ośrodki charytatywne itp., obowiązywanie podatku TDD ograniczono jednak tylko do obiektów o wartości rynkowej między 300 tys. USD a 50 mln USD.

Podatki związane z TDD obowiązują zazwyczaj przez 30 lat od uruchomienia inwestycji w szynowy transport publiczny i służą nie tylko sfinansowaniu inwestycji, ale również wspierają jej bieżące funkcjonowanie.

Należy podkreślić, że amerykański system podatkowy nie ma odzwierciedlenia w europejskiej praktyce. Prezentacji rozwiązań ze Stanów Zjednoczonych nie należy traktować jako zachęty do wprowadzania tych obciążeń fiskalnych w Polsce, lecz jako kolejny dowód na prawdziwość tezy o wzroście wartości nieruchomości powodowanym przez rozwój transportu publicznego, zwłaszcza szynowego.

Znaczenie planowania transportu dla polskich miast

W Polsce aspekt wpływu inwestycji transportowych na wartość nieruchomości jest redukowany do kilku prostych skojarzeń z opłatami adiacenckimi, kosztami wykupu gruntów i negatywnym wpływem hałasu. Brak jest zarówno rzeczowych analiz związanych z wpływem transportu na wartość nieruchomości, jak i ewentualnych mechanizmów partycypacji właścicieli gruntów przy inwestycjach transportowych.

Szczególnie niepokojący jest brak badań, gdyż świat nauki nie wysyła impulsów skłaniających mieszkańców i decydentów do refleksji nad wzajemnymi powiązaniem między rynkiem nieruchomości a planowaniem transportu. Co więcej „przy słabości takich instrumentów kreowania przestrzeni miasta, jakimi są studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, system transportowy jest właściwie jedynym elementem, na który współcześnie miasto ma realny wpływ i za pośrednictwem którego może oddziaływać na zagospodarowanie działek”. [12].

Niniejsza teza wynika z faktu, że „system transportowy jest najmniej bezwładnym elementem przestrzeni miejskiej. Struktura parcel miejskich jest praktycznie nienaruszalna przez dekady” [12]. Stosowanie przez organy władzy publicznej instrumentów wykupu lub scalania nieruchomości w innym celu niż budowa nowej infrastruktury transportowej należy do rzadkości. „W konsekwencji miasto może realnie oddziaływać na zagospodarowanie działek jedynie poprzez dostępność komunikacyjną, która wpływa na wartość gruntów. Tak więc to wieloletnie wydatki na transport będą faktycznie decydować o rozmieszczeniu potencjału urbanistycznego. Inwestycje transportowe są nie tylko rozwiązaniem (lub stworzeniem) kolejnego problemu, ale najskuteczniejszym narzędziem rzeczywistego oddziaływania na przestrzeń miejską” [12].

Podsumowanie

Niniejszy artykuł nie stanowi pełnego obrazu stanu badań nad związkiem między infrastrukturą transportu publicznego i ruchu rowerowego a wzrostem wartości nieruchomości. Niemniej przytoczone w tekście wyniki zagranicznych badań i praktyki pokazują, że istnieje pozytywna korelacja między inwestycjami transportowymi a wartością nieruchomości. Istotny wpływ na wartość nieruchomości ma transport szynowy. Władze polskich miast powinny mieć również świadomość, że w sytuacji bardzo słabych narzędzi planistycznych inwestycje transportowe stanowią, paradoksalnie, najbardziej skuteczny i najłatwiejszy sposób kształtowania przestrzeni miejskiej.


O autorze:

Instytut Melioracji, Kształtowania Środowiska i Geodezji, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, ekspert Instytutu Sobieskiego w Warszawie.

Bibliografia:

- [1] Hass-Klau C. (2000): Bus or Light Rail: Making the Right Choice - A Financial, Operational and Demand Comparison of Light Rail, Guided Buses, Busways and Bus Lanes. Environmental & Transport Planning. London.
- [2] Hass-Klau C., Crampton G., Benjari R. (2004): Economic impact of light rail-the results of 15 urban areas in France, Germany, UK and North America. Environmental - Transport Planning. London.
- [3] Crampton G. (2003): Economic Development Impacts of Urban Rail Transport. ERSA Conference Papers, European Regional Science Association. s. 295-209.
- [4] Laakso S. (1992): Public transport investment and residential property values in Helsinki. Scandinavian Housing and Planning Research, 9(4), 217-229.
- [5] Richer C., Hasiak S. (2014): Territorial opportunities of tram-based systems: a comparative analysis between Nottingham (UK) and Valenciennes (FR). Town Planning Review, (2)/85, s. 217-236.
- [6] Debrezion G., Pels E. A., Rietveld, P. (2006): The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market. Tinbergen Institute Discussion Paper, No. 06-031/3, s. 4-27.
- [7] Debrezion G., Pels E. A., Rietveld, P. (2006): The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market. Tinbergen Institute Discussion Paper, No. 06-031/3, s. 4-27.
- [8] Litman T. (2004): Economic value of walkability. World Transport Policy & Practice, 10(1), 5-14.
- [9] Krizek K. J. (2006): Two approaches to valuing some of bicycle facilities' presumed benefits: Propose a session for the 2007 national planning conference in the city of brotherly love. Journal of the American Planning Association, 72(3), s. 309-320.
- [10] Garrett-Peltier H. (2011): Pedestrian and bicycle infrastructure: A national study of employment impacts. Amherst, MA: Political Economy Research Institute.
- [11] Richer C., Hasiak S. (2014): Territorial opportunities of tram-based systems: a comparative analysis between Nottingham (UK) and Valenciennes (FR). Town Planning Review, (2)/85, s. 217-236.
- [12] Beim M., Modrzewski B., Radzimski A. (2010): Czy przestrzeń publiczna jest jeszcze potrzebna? Międzynarodowy Przegląd Polityczny, nr 25, s. 78-86.

USŁUGI DORADCZE LEAN MANAGEMENT

- 
- 
- 
- 
- ▶ Kompleksowe analizy stanu obecnego procesów biznesowych zgodnie z Lean Management
 - ▶ Doradztwo w zakresie certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa w transporcie kolejowym
 - ▶ Audyty działalności organizacji
 - ▶ Optymalizacja zarządzaniem taborem
 - ▶ Wsparcie w projektach z zakresu transportu
 - ▶ Studia wykonalności, biznes plany, dokumentacja
 - ▶ Tworzenie i audyt rozkładów jazdy
 - ▶ Wsparcie wizerunkowe
 - ▶ Ocena sytuacji i prognozowanie zachowań rynku

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Plac Bankowy 2
00-095 Warszawa

tel./fax +48 22 323 77 50 lub 51
e-mail: zdgtor@zdgtor.pl
www.zdgtor.pl

Paweł Karpiński

2.3. Skomplikowana mobilność Wałbrzycha

Miasto w górach

Wałbrzych jest największym polskim miastem leżącym w górach. O ile dla małego ośrodka może to być zaleta, o tyle dla postindustrialnego, ponad stutysięcznego miasta położenie jest raczej wadą.

Wałbrzych też kiedyś był niewielkim miastem. Zanim stał się potężnym zagłębiem węglowym, pełnił m.in. funkcje uzdrowiskowe. Od 1689 r. w części miasta zwanej Stary Zdrój (dawniej: Altwasser) rozpoczęto działalność leczniczą w oparciu o miejscowe źródła mineralne. W XVIII w. tutejsze uzdrowisko znane już było w całej Europie. Niestety intensywna eksploatacja pokładów węgla spowodowała całkowity zanik źródeł [1]. Od początku XIX w. następuje w Wałbrzychu silna industrializacja i przemysł tkacki ustępuje miejsca wydobywaniu i przeróbce węgla kamiennego. – W mieście rozwija się również przemysł szklarski i produkcja porcelany, która wytwarzana jest w mieście do dziś. Wraz z rozwojem przemysłu rozwijało się miasto. Już w 1843 r. doprowadzono z Wrocławia linię kolejową do Świebodzic, oddalonych o około 10 km od Wałbrzycha. Linia ta pierwotnie miała służyć do przewozu pasażerów przybywających na leczenie do znanego już wtedy uzdrowiska Szczawno-Zdrój oraz do Zamku Książ, jednak względy ekonomiczne zdecydowały, że 10 lat później przedłużono ją do Wałbrzycha. W 1880 r. zakończono zaś budowę linii z Wałbrzycha Głównego do Kłodzka, przebijając na jej trasie trzy tunele, w tym najdłuższy w Polsce tunel pod górą Wołowiec (długość ok. 1600 m). W 1877 r. wybudowano z kolei linię z Wałbrzycha Szczawienka do Mioszowa i dalej do Mezimesti, położonego na terytorium Czech [2].

Po 1914 r. Wałbrzych stale rozwijał się jako ośrodek przemysłu węglowego i ciężkiego, a miasto rozrastało się terytorialnie. Do 1934 r. w jego granicach administracyjnych znalazły się dawne wsie: Stary Zdrój, Nowe Miasto, Gaj, część Poniatowa oraz Podgórze. W latach 50. przyłączono do miasta: Sobięcín, Biały Kamień, Konradów, Glinik Stary i Nowy, Rusinową, Kozice, Poniatów, Piaskową Górę i Szczawienko, a w latach 70. Lubiechów i Książ. Do 1975 r. Wałbrzych posiadał status wydzielonego miasta powiatowego. W tym samym roku, w ramach nowego podziału administracyjnego kraju, otrzymał status stolicy województwa.

Przyłączanie kolejnych wsi – zlokalizowanych w dolinach, często wokół szybów węglowych – stworzyło z Wałbrzycha miasto specyficzne – z jednej strony dość duże, z drugiej zaś policentryczne z wyraźnie oddzielnymi dzielnicami, często o charakterze wiejskim i układzie tzw. „ulicówki”. Rozwój urbanistyczny następował wzdłuż pojedynczych ulic i często ograniczony był szerokością doliny oraz ciekami wodnymi. Obecnie miasto zajmuje stosunkowo dużą powierzchnię. Wałbrzych jest jedynie trzy i pół razy mniejszy od Wrocławia (84,7 km²), mając ponad pięć razy mniej ludności (ok. 120 tys. mieszkańców). Dodatkowo – miasto jest pełne barier komunikacyjnych. Należą do nich przede wszystkim pasma górskie, ale również linie kolejowe. Najważniejsza jest pod tym względem główna magistrała kolejowa Dolnego Śląska, linia nr 274: Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec.

Można stwierdzić, że Wałbrzych nie rozwijał się naturalnie, gdyż tak duży ośrodek w górach nie jest efektem naturalnego rozwoju miast w tej części Europy. Ekspansję miasta wywołał leżący w górach węgiel, niwelując koszty i straty wynikające z górskiego położenia. Niestety, po 1996 roku, kiedy z wałbrzyjskich kopalni wyjechał ostatni

wagonik węgla, naturalne bogactwo miasta skończyło się, a pozostały problemy transportowe i komunikacyjne. Miasto ma bardzo rozbudowaną sieć drogową, a koszt utrzymania tej sieci jest znacznie wyższy niż w miastach nizinnych. Dlatego stan dróg w mieście jest niezadowalający.

Górski układ miasta źle wpływa również na komunikację – Wałbrzych to duże odległości i czasy przejazdu pomiędzy dzielnicami oraz szybsze zużycie obciążonego taboru. Również inwestycje komunikacyjne są trudniejsze i dużo bardziej kosztowne niż w miastach nizinnych. Problem dotyka też transportu kolejowego – linie są kręte, liczne wiadukty ograniczają prędkość na szlaku i zwiększają koszty utrzymania torowiska. Ponadto miasto nękają również szkody górnicze oraz podnoszący się w niekontrolowany sposób poziom wód gruntowych, co bezpośrednio zagraża budynkom i infrastrukturze komunikacyjnej.

Miasto na uboczu buduje aglomerację

Wałbrzych jest drugim co do wielkości miastem Dolnego Śląska. Jednak nieco niezauważonym, gdyż położony jest na uboczu, w górach, tuż przy czeskiej granicy.

Można jednak uznać, że jest to miasto tranzytowe. Dominuje kierunek z północy na południe. To na północy miasta znajduje się jedna z największych w Polsce stref ekonomicznych – Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna (WSSE). Powstające w Strefie produkty wywożone są przede wszystkim w kierunku północnym – do autostrady A4. Część transportu prowadzona musi być jednak na południe, do przejścia granicznego z Czechami w Boboszowie. Transport do najbliższego przejścia granicznego w Golińsku nie jest możliwy ze względu na ograniczenia prowadzącej do niego drogi. To przejście ma dla Wałbrzycha jednak inne znaczenie – to stamtąd przyjeżdżają do miasta Czesi na zakupy, którzy korzystają z oferty dużego centrum handlowego „Victoria” w dzielnicy Sobiecin.



Wałbrzych jest największym polskim miastem leżącym w górach. O ile dla małego ośrodka może to być zaletą, o tyle dla postindustrialnego, ponad stutysięcznego miasta położenie jest raczej wadą.

Dotychczas najważniejsze – południkowe – drogowe połączenia Wałbrzycha były niewystarczającej jakości. Trzon stanowiła ul. Wrocławska – główna, najdłuższa arteria miasta (formalnie DK 35). Ulica przez długi czas musiała pełnić rolę drogi tranzytovej. Niedawno wyremontowano część jej zniszczonej nawierzchni, przebudowano skrzyżowanie z ul. Uczniowską (dojazd do WSSE) i przebudowano jej północny bieg aż do granic miasta (wylot na autostradę A4). Osiągnięcie na tym odcinku standardu drogi czteropasmowej znacznie ułatwiło sprawną komunikację z WSSE.

Wciąż aktualnym problemem jest połączenie drogowe dużych osiedli mieszkaniowych Wałbrzycha, czyli Podzamcza i Piaskowej Góry, z centrum miasta. Odbywa się to przede wszystkim ul. Kolejową, przebiegającą przez centrum uzdrowiska Szczawno-Zdrój. Ulica Kolejowa jest jedną z najbardziej obciążonych ruchem dróg w województwie dolnośląskim. Jest to bezpośrednia przyczyna (duże zanieczyszczenie powietrza) zagrożenia utraty statusu uzdrowiska przez Szczawno-Zdrój. Wałbrzych również odczuwa ten problem. Pomimo że Szczawno-Zdrój jest odrębnym miastem, to związki gospodarcze obu miast są bardzo ścisłe. Związanie Wałbrzycha z otaczającymi go mniejszymi samorządami i położenie tego „układu przestrzennego” nieco na uboczu zaowocowały swoistym „rozwojem do wewnątrz”, czyli powołaniem w 2011 r. aglomeracji wałbrzyskiej. Od tego czasu komunikacja i transport na terenie aglomeracji stał się również istotną kwestią dla samego Wałbrzycha – centrum komunikacyjnego nowo powstałej struktury.

Zdjęcie 1:
Wschodnia
Obwodnica
Wałbrzycha –
w oddali widoczna
Wałbrzyska
Specjalna Strefa
Ekonomiczna,
a po lewej stronie
ścieżka pieszo-
rowerowa.
Źródło: fotografia
własna autora.



Zdjęcie 2: Wybudowany w latach 90. fragment Zachodniej Obwodnicy Wałbrzycha, wyposażony w kładkę dla pieszych i niszczące ekrany dźwiękochłonne.
Źródło: fotografia własna autora.



Wałbrzyskie obwodnice – niekończąca się historia

Na przestrzeni lat w mieście planowane było wiele obwodnic. Niektóre pozostały tylko na papierze, inne zaczęto budować, ale żadna z nich do tej pory nie została ukończona. Obwodnice drogowe miały przede wszystkim ułatwić poruszanie się w układzie północ – południe i odciążać uzdrowisko Szczawno-Zdrój od tranzytu wewnętrznego.

Wschodnia Obwodnica Wałbrzycha ma szansę być pierwszą w pełni funkcjonalną obwodnicą miasta. Jej zadanie jest niebagatelne – łączy WSSE z ul. Noworudzką – czteropasmową „wylotówką” na Kłodzko i przejście graniczne z Czechami w Boboszowie. Dzięki Wschodniej Obwodnicy można sprawnie ominąć zakorkowane centrum Wałbrzycha i szybko przemieścić się pomiędzy dzielnicami północnymi (w tym dwiema dużymi sypialniami – Podzamczem i Piaskową Górą) a dzielnicami południowymi miasta. Obwodnica jest również elementem dojazdu do autostrady A4 i Wrocławia.

Niestety, przy włączeniu Wschodniej Obwodnicy do ul. Noworudzkiej nie obyło się bez problemów. Nowa część obwodnicy będzie biegła po śladzie DW 379, przez gęsto zabudowaną dzielnicę Kozice, gdzie droga będzie posiada-

ła jedynie dwa pasy ruchu. Można założyć, że w przyszłości nastąpi połączenie w standardzie czteropasmowym (przekrój 2x2), ul. Uczniowskiej z ul. Noworudzką, przez obszary niezamieszkałe. Takie rozwiązanie wymagać będzie jednak dużych nakładów finansowych również ze względu na warunki terenowe.

Zachodnia Obwodnica Wałbrzycha to trasa, która miała połączyć Podzamcze i Piaskową Górę z centrum miasta, całkowicie omijając Szczawno-Zdrój. Droga ta, gdyby została ukończona, poprawiłaby z pewnością jakość powietrza w uzdrowisku, ale również znacznie ułatwiłaby tranzyt wewnętrzny w mieście. Budowę drogi rozpoczęto już w połowie lat 90. W 1999 r., po likwidacji województwa wałbrzyskiego, inwestycję przekazano miastu. W kolejnych latach, ze względu na zamieszanie związane z otrzymaniem, utratą i ponownym uzyskaniem statusu powiatu grodzkiego przez Wałbrzych, nie wiadomo było, kto powinien kontynuować inwestycję. – Ostatecznie Naczelny Sąd Administracyjny wskazał, że finansowanie inwestycji ma spoczywać na GDDKiA, Wałbrzych ma zaś przejąć nadzór nad inwestycją. Oznacza to, że już w 2015 r. mogą zostać wznowione prace przy niedokończonej obwodnicy..

Droga Wojewódzka nr 376 jest niedawno zbudowanym łącznikiem Podzamcza i Piaskowej Góry z drogą w kierunku Kamiennej Góry i Lubawki (przejście graniczne). Pozwoliła ona ominąć uzdrowisko Szczawno-Zdrój i bezpośrednio wyprowadzić ruch z wałbrzyskich sypialni na południowy zachód. Droga ta w standardzie czteropasmowym połączona jest również z WSSE i mogłaby łączyć Strefę Ekonomiczną z przejściem granicznym z Czechami w Lubawce. Niestety, w miejscowości Struga, DW 376 z czterech pasów ruchu przechodzi w wąską, położoną w dolinie rzecznej tuż przy budynkach drogę dwupasmową. Efektem tych ograniczeń jest niewielki ruch, co nie przekłada się w znacznym stopniu na odciążenie komunikacyjne Szczawna-Zdroju.

Szansą dla tej trasy mogłoby być przedłużenie jej od ronda w Szczawnie-Zdroju, aż do ul. Wysockiego, prowadzącej obok do centrum miasta. Taka droga skutecznie łączyłaby dzielnice mieszkaniowe z centrum Wałbrzycha, praktycznie w całości omijając sąsiednie uzdrowisko. Zasadniczym problemem jest jednak uzyskanie decyzji środowiskowej na budowę aż pięciokilometrowego odcinka u stóp góry Chełmiec [5], która ma status obszaru „Natura 2000”. Proponowany przebieg obwodnicy wywołuje również protesty mieszkańców Konradowa, a teren u podnóża „Chełmca” jest wymagający ze względu na dużą różnicę wysokości.

Trolejbusy i tramwaje

Przykład Wałbrzycha pokazuje, że przy odpowiedniej determinacji nawet w trudnych warunkach można uruchomić komunikację tramwajową. Może się wydawać, że miasto zupełnie nie nadaje się do kursowania tramwajów. Doliny, w których położony jest Wałbrzych, są wąskie, stąd w wielu miejscach tramwaje kursowały po jednym torze, wykorzystując tzw. „mijanki”. Pozostałością po tym stanie jest potoczna nazwa skrzyżowania ul. Andersa z ul. Wańkowicza. Wałbrzyskanie nadal nazywają je „mijanką”, choć od wielu lat nie ma tam śladu po infrastrukturze tramwajowej.

Kłopot dla komunikacji tramwajowej stanowiły również mroźne i śnieżne zimy oraz powszechne w mieście szkody górnicze. Jednak w 1896 r., kiedy rozpoczęto w Wałbrzychu budowę sieci tramwajowej, samochody i autobusy praktycznie jeszcze nie istniały. Tramwaje były jedyną dostępną techniką dla komunikacji zbiorowej. Ten trudny „kompromis” był przyczyną wielu wypadków tramwajowych. Najtragiczniejszy z nich zdarzył się w 1946 r., kiedy w katastrofie tramwaju linii nr 1 zginęło 14 osób, a kilkadziesiąt zostało rannych[6].

W roku 1938 sieć tramwajowa obejmowała 36,2 km tras (maksymalny stan) z pięcioma liniami [7]. Po wojnie aż do 1966 r., kiedy to zamknięto ostatnią linię tramwajową do Szczawna-Zdroju, następował regres komunikacji tramwajowej. Tramwaje stopniowo zastępowane były przez trolejbusy, które wykorzystywały tramwajową sieć trakcyjną. W 1966 r. MZK Wałbrzych eksploatował 62 trolejbusy na dziewięciu liniach [8]. Do 1972 r. zlikwidowano jednak całą komunikację trolejbusową w mieście, zastępując pojazdy elektryczne autobusami. Niektórzy twierdzą, że bezpośrednim powodem był zakup licencji na autobusy „Berliet”.

W latach 80. powstały plany reaktywacji tramwajów w Wałbrzychu na linii łączącej Podzamcze i Piaskową Górę z centrum miasta. Projekt nie powiódł się ze względów finansowych. Jednak takie rozwiązanie miałoby sens nawet dziś, gdyż Podzamcze i Piaskowej Góry nie oddzielają od centrum miasta różnice wysokości. Wprowadzenie w tej relacji choćby elektrycznych trolejbusów pozytywnie wpłynęłoby na stan czystości powietrza w mieście.

Zdjęcie 3: Wałbrzyska „mijanka” w dzielnicy Biały Kamień, ok. 1905-1915.
Źródło: <http://dolny-slask.org.pl>



Zdjęcie 4: Tramwaj linii Rynek – Nowe Miasto – Rusinowa z trudem pokonuje stromą i ciasną serpentyńę dzisiejszej ul. Piłsudskiego, ok. 1925-1935.
Źródło: <http://dolny-slask.org.pl>



Wojna „busiarzy” – czyli kto będzie woził wałbrzyszan

Po upadku komunizmu, a szczególnie po zamknięciu wałbrzyskich kopalń, MZK Wałbrzych zyskało licznych konkurentów – prywatnych „busiarzy”. Na początku były to przede wszystkim zdezelowane Nysy i wysłużone zachodnie samochody dostawcze.auta te wyposażano w prowizoryczne fotele, a czasem nawet ławki. Stan techniczny tych pojazdów był bardzo zły. Kierowcy jeździli szybko i niebezpiecznie, żeby tylko zdążyć podjechać na przepęt-niony przystanek tuż przed autobusem MZK.

Władze Wałbrzycha i policja kilkakrotnie starały się ukrócić ten niebezpieczny proceder, który dodatkowo pogarszał kondycję finansową MZK Wałbrzych. Próby zmian kończyły się częstymi protestami „busiarzy”, dochodziło nawet do głódówek. Nadmienić należy, że prywatnebusy w Wałbrzychu funkcjonują do dziś. I nadal starają się „zdążyć” na przystanek tuż przed autobusem... W 2011 r. zbankrutowałmiejski przewoźnik – MPK Wałbrzych (powstał z MZK Wałbrzych). W mieście rozpisano przetarg i obecnie w ramach umowy mieszkańców Wałbrzycha woziprywatna firma. Niestety, choć kursujące autobusy są nowe i komfortowe, to brakuje w ich flocie pojazdów zasilanych metanem, które niedawno jeszcze jeździły w ramach MPK Wałbrzych i wpływały pozytywnie na jakość powietrza.

Niechlubnym symbolem upadku komunikacji zbiorowej w Wałbrzychu jest los dworca PKS, który znajdował się w samym centrum miasta, przy pl. Grunwaldzkim. Ze względu na jego powolne niszczenie teren został sprzedany prywatnemu inwestorowi. Dziś na miejscu dworca stoi market spożywczy. Dodać należy, że w przeciwieństwie do istniejących w mieście dworców PKP, dworzec PKS jako jedyny dowoził pasażerów spoza Wałbrzycha do centrum miasta. Los dworca podzieliła również dawna zajezdnia tramwajowa (późniejsza zajezdnia autobusowa) znajdująca się w dzielnicy Stary Zdrój. Ze względu na upadek miejskiego przewoźnika i zły stan techniczny budynku, wyburzono ją kilka lat temu.

Komunikacja rowerowa – trudna, ale możliwa

Do niedawna rowerem po Wałbrzychu jeździli przede wszystkim kolarze górscy. Rower w mieście traktowany był przez mieszkańców raczej jako forma rekreacji, a nie pełnoprawny środek transportu. Powodów takiej opinii jest kilka. Wałbrzych to miasto położone w górach, o dużych różnicach wysokości, co zniechęca do przemieszania się rowerem. W dodatku odległości do pokonania są relatywnie duże. Do niedawna w Wałbrzychu nie było też dróg rowerowych, a kierowcy nie byli przyzwyczajeni do rowerzystów. Jazda rowerem była więc niebezpieczna.

Niedawno w mieście powstały pierwsze ścieżki rowerowe. Nie tworzą one jeszcze zwartej sieci, ale mają stosunkowo wysoki standard, a ich długość stopniowo rośnie. W Wałbrzychu działają organizacje rowerowe, a w 2010 r. odbyła się pierwsza wałbrzyska „Masa Krytyczna”. Również władze miasta promują poruszanie się rowerem w mieście. Program „Zielony Wałbrzych” zakłada podwyższenie jakości życia w mieście poprzez poprawę stanu środowiska naturalnego. Jednym z obszarów działania programu jest projekt „Urzędnik na rowerze”, czyli miejskie rowery jako transportowa alternatywa w trakcie pracy. Program „Zielony Wałbrzych” zakłada, że do 2020 r. wałbrzyscy urzędnicy, w czasie pracy poruszać się będą rowerami z napędem elektrycznym. Obecnie z takich rowerów korzysta wałbrzyska straż miejska.



Kiedy rozpoczęto w Wałbrzychu budowę sieci tramwajowej, samochody i autobusy praktycznie jeszcze nie istniały. Tramwaje były jedyną dostępną techniką dla komunikacji zbiorowej.

Ze względu na górzysty teren, przyszłością komunikacji rowerowej w Wałbrzychu może być właśnie rower elektryczny. Dodatkowo, żeby uatrakcyjnić i przyspieszyć transport rowerowy w takim mieście jak Wałbrzych, należy myśleć nieszablono. Warto wyznaczyć ścieżki rowerowe poprzez „skrót” – parki, wzgórza – oddzielające od siebie dzielnice miasta, do których dojazd tradycyjnymi drogami jest bardzo długi. Świetnym przykładem rozwiązania aglomeracyjnego byłoby połączenie ścieżką rowerową wałbrzyskiego Podgórze z Jedliną-Zdrój poprzez nieczynny, najdłuższy w Polsce tunel kolejowy pod Wołowcem. Taka przeprawa liczyłaby 2-3 km wobec kilkunastu, które trzeba pokonać, aby dojechać z Podgórze do Jedliny istniejącymi drogami.

Kolej to nie przeżytek!

Wałbrzych z Wrocławiem połączono nitką kolejową już w 1853 r. [9]. Uczyniono tak ze względu na konieczność transportu osób, ale przede wszystkim z powodu szybkiego rozwoju przemysłu węglowego w tej części Dolnego Śląska. Dlatego układ kolejowy w Wałbrzychu kształtowały dwie siły – ograniczenia terenowe i położenie kopalń, które musiały być wyposażone w bocznicę kolejową. W efekcie rozkład stacji kolejowych w mieście nie jest wygodny dla wałbrzyszan. Zdeastrowana stacja Wałbrzych Szczawienko służy mieszkańcom Podzamcza i Piaskowej Góry, choć jest od nich znacznie oddalona. Jest jednak bliżej, niż potocznie uznawana za „główną” stacja Wałbrzych Miasto. Również ta stacja z trudem obsługuje centrum Wałbrzycha, gdyż jest od niego oddalona aż o 2 km.

Stacja Wałbrzych Główny jest jeszcze dalej – bo prawie 5 km od centrum. Relatywnie blisko centrum miasta ulokowano Wałbrzych Fabryczny – jest to jednak typowa stacja towarowa, obsługująca przede wszystkim dawną

Zdjęcie 5. Nowoczesna ścieżka rowerowa w Wałbrzychu przy ul. Wysockiego – widoczny stromy podjazd od strony centrum miasta. Źródło: fotografia własna autora.



kopalnię „Wałbrzych” i koksownię „Bolesław Chrobry”. W mieście wyraźnie brakuje stacji Wałbrzych Śródmieście, która przywróciłaby kolej mieszkańcom.

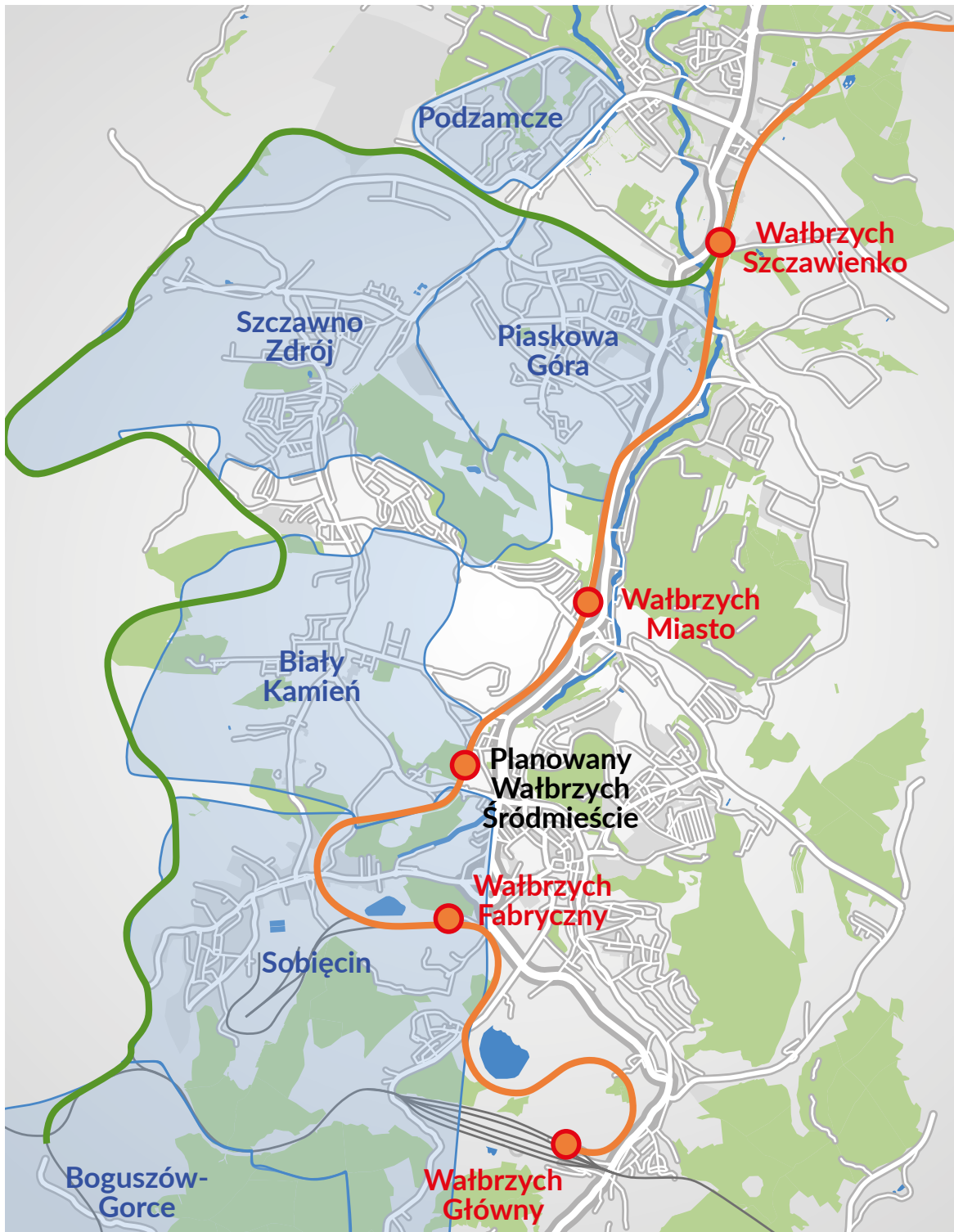
Pomysł przystanku Wałbrzych Śródmieście powoli nabiera kształtów. Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe SA mają już projekty wykonawcze stacji [10]. Położony kilkaset metrów od centrum miasta przystanek ma mieć charakter centrum przesiadkowego, do którego przyjeżdżać mają również autobusy dalekobieżne. Jest to cena inicjatywa z uwagi na likwidację wałbrzyskiego dworca PKS. Fizycznym dowodem toczących się prac nad planowanym przystankiem jest rondo na wyremontowanej ul. Wysockiego, które już zostało wyposażone w zjazd prowadzący w kierunku przyszłej stacji. Jedynym, na szczęście niedużym, mankamentem nowego przystanku jest konieczność zatrzymywania się pociągów na głównej magistrali kolejowej Dolnego Śląska, a przez to wydłużenie podróży dla mieszkańców innych miast, podróżujących przez Wałbrzych.

Ciekawą koncepcją, powstałą tuż po zawiązaniu przez Wałbrzych i okoliczne gminy aglomeracji Wałbrzyskiej, jest powołanie kolei aglomeracyjnej. Z końcem 2011 r. Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne nakreśliło koncepcję takiej kolei. Z powstałego opracowania [11] można się dowiedzieć, że brano pod uwagę nawet przebudowę głównej magistrali kolejowej Dolnego Śląska – linii nr 274 – tak, aby przechodziła ona dodatkowo przez Świdnicę. Ciekawszy jednak dla Wałbrzycha jest pomysł reaktywacji dziś nieczynnej, jednotorowej linii kolejowej nr 291, łączącej Piaskową Górę, Podzamcze, Szczawno-Zdrój, Biały Kamień i Sobięcín z Boguszowem Gorcami. Taka linia byłaby alternatywą do linii magistralnej nr 274 i mogłaby stanowić element szybkiej komunikacji miejskiej. Kolej aglomeracyjna ma w przyszłości połączyć także inne samorzady aglomeracji wałbrzyskiej. Wspomniane projekty uwzględnione zostały w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2020 oraz w Zintegrowanym Programie Transportu Publicznego na lata 2014-2025 dla 22 gmin aglomeracji wałbrzyskiej, więc mają realną szansę na realizację przy dofinansowaniu ze środków Unii Europejskiej.

Podsumowanie

Wałbrzych nie jest typowym miastem położonym w górach. Dlatego również mobilność w opisywanym mieście nie jest prosta. Z jednej strony szereg problemów natury geograficzno-przyrodniczo-klimatycznej, z drugiej skomplikowana historia miasta i podporządkowanie transportu przemysłowi ciężkiemu. W mieście widać także splot błędów ludzkich – zaniechania, szereg niekonsekwencji czy próby pójścia „na skróty”.

Jednak miasto ma również drugie, bardzo interesujące oblicze. To swoiste wyzwanie, wręcz konieczność w wielu dziedzinach zaczynania od nowa. Wyraźnie dotyczy to transportu publicznego. Rozwiązania proponowane Wałbrzychowi nie będą typowe. To chociażby rower elektryczny ze względu na górzystość tras. To wskazanie nowych „skróty” pomiędzy dzielnicami. To możliwość zbudowania kolei aglomeracyjnej i to w oparciu o historyczny szlak



Mapa 1. Potencjalna kolej aglomeracyjna dla obszaru Wałbrzycha.

kolejowy. To wreszcie troska o stan środowiska – ratowanie uzdrowiska Szczawna-Zdrój – przy jednoczesnym nie niszczeniu cennych przyrodniczo obszarów podczas realizacji koniecznych inwestycji komunikacyjnych.

Wałbrzych nie jest stolicą Dolnego Śląska i nie może bezpośrednio konkurować z Wrocławiem. Jednak w świecie globalnym odległość między ośrodkami liczy się w czasie dojazdu, a nie w kilometrach. Stąd Wałbrzych, schodząc z czasem dojazdu pociągiem do Wrocławia poniżej 1 godziny (obecnie 1:15), staje się atrakcyjnym miejscem do życia. Nieruchomości są w Wałbrzychu ok. dwukrotnie tańsze od wrocławskich, a atrakcyjna przyroda i piękne krajo-

brazy mogą przyciągnąć niejedną wrocławską rodzinę. To pokazuje potencjał rozwojowy związany z modernizacją infrastruktury kolejowej. Być może to właśnie kolej aglomeracyjna ma szansę przełamać bariery komunikacyjne Wałbrzycha i stać się tym, czym dla Trójmiasta jest Szybka Kolej Miejska, a od tego roku także Pomorska Kolej Aglomeracyjna – kręgosłupem komunikacyjnym.

Obecne władze miasta starają się z determinacją podejmować odważne decyzje komunikacyjne. W takim mieście jak Wałbrzych może mieć to fundamentalne znaczenie dla odwrócenia negatywnych trendów demograficznych i gospodarczych.

O autorze:

Z urodzenia wałbrzyszanin, specjalista ds. ochrony środowiska, wicedyrektor Wydziału Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, członek zarządu Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddział Wrocław, członek Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w Wałbrzychu, szef społecznego projektu „Strategia Wsparcia Rozwoju Wałbrzycha”, współtwórca Aglomeracji Wałbrzyskiej.

Bibliografia:

[1] Urząd Miasta Wałbrzycha: <http://www.um.walbrzych.pl>

[2] Urząd Miasta Wałbrzycha: <http://www.um.walbrzych.pl>

[3] Urząd Miasta Wałbrzycha: <http://www.um.walbrzych.pl>

[4] <http://walbrzych.naszemiasto.pl>

[5] <http://www.prw.pl>

[6] <http://www.kolej.one.pl>

[7] <http://www.kolej.one.pl>

[8] <http://www.kolej.one.pl>

[9] <http://www.kolej.one.pl>

[10] <http://walbrzych.naszemiasto.pl>

[11] Opracowanie „Uwarunkowania dla koncepcji uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej i poprawy transportu publicznego w subregionie wałbrzyskim”

Zamów prenumeratę na rok 2016

RK
RYNEK
KOLEJOWY



Zapytaj o aktualne promocje!

Kontakt:

Maciej Mijał
tel. 22 462 77 45
maciej.mijal@tor-wydawnictwo.pl

Michał Szymajda

2.4. Słupsk walczy o rozwój transportu publicznego

Słupsk to przykład miasta, które choć zмага się z wielkimi problemami finansowymi, od kilkunastu miesięcy aktywnie realizuje nowoczesną politykę transportową ze wsparciem środków pomocowych z Unii Europejskiej. Pomorskie miasto widzi w transporcie zbiorowym czynnik miastotwórczy, chce też we współpracy z partnerami, takimi jak PKP SA, przyczynić się do wzrostu roli kolei w regionie. Pomaga w tym nowy prezydent miasta, Robert Biedroń, który przy wsparciu dobrych specjalistów z Zarządu Infrastruktury Miejskiej sprawę transportu miejskiego traktuje priorytetowo.

Słupsk jest miastem na prawach powiatu zlokalizowanym w województwie pomorskim. Znajdując się na obrzeżach województwa, od lat zмага się z problemami typowymi dla byłych miast wojewódzkich. Miasto lata prosperity przeżywało w latach 70. XX w., kiedy powstały zatrudniające setki pracowników zakłady obuwnicze i spożywcze. W latach 80. rząd centralny wyróżnił Słupsk, tworząc nowoczesną komunikację trolejbusową. Ostatnie trolejbusy zjechały z linii jesienią 1999 r. i przez wiele następných lat pasażerów woziły tu jedne z najbardziej zużytych autobusów w kraju. Utracie statusu miasta wojewódzkiego towarzyszyła zmniejszająca się liczba narodzin i pierwsza fala emigracji zarobkowej do krajów Unii Europejskiej. Miasto straciło status „stutysięcznika” w roku 2002, a w roku 2015 szacuje się, że zamieszkuje je około 93 tys. mieszkańców, choć w rzeczywistości część mieszkańców jest w Słupsku jedynie zameldowana, a na co dzień mieszka gdzie indziej. Niekorzystny wpływ na demografię miasta miała także wyprowadzka części mieszkańców do gmin ościennych, z uwagi na tanie grunty pod budowę domów i niższe koszty życia.

Znaczny wpływ na poziom życia mieszkańców ma także lokalizacja Słupska, z dala od dużych ośrodków gospodarczych, a także z nie najlepszą siecią dróg i wychodzącymi z miasta jednotorowymi liniami kolejowymi, z których jedna, linia 202 Stargard Szczeciński – Gdańsk Główny, pełni rolę magistralną. Otwarta w ostatnim kwartale 2010 r. obwodnica miasta, która jak dotąd jest jednym z nielicznych fragmentów planowanej drogi ekspresowej S6, oznaczała wyprowadzenie z miasta sporej części ciężkiego ruchu tranzytowego,niosła też jednak negatywne konsekwencje, takie jak zmniejszenie się ruchu turystycznego w mieście, teraz częściej omijanym na szlaku ze Szczecina do Trójmiasta.

Chcemy jeździć, ale gdzie i jak?

Słabnąca pozycja nielicznych słupskich uczelni skłania młodych ludzi do przeprowadzki do innych ośrodków, wśród których prym wiedzie Trójmiasto, a w mniejszym stopniu Koszalin, Szczecin oraz Poznań. Odległość Słupska od Gdyni wynosi 110 km, od Gdańska zaś 130 km. Niestety infrastrukturę kolejową, która łączy oba znajdujące się w jednym województwie duże ośrodki miejskie, trudno uznać za zadowalającą. Z uwagi na jeden tor linii kolejowej 202 znajdujący się pomiędzy Słupskiem a Wejherowem pociągi pasażerskie spółki PKP SKM Trójmiasto, które w liczbie ośmiu par łączą miasta (istnieją również połączenia z przesiadką w Wejherowie), mają niekorzystny czas przejazdu, sięgający nawet trzech godzin. W przypadku połączenia Gdańsk Główny – Słupsk średnia prędkość handlowa wynosi nieco poniżej 45 km/h. Taki stan rzeczy oznacza także problemy z dojazdem do Słupska z innych



Mapa 1: Powiązania komunikacyjne Słupska i innych miast województwa pomorskiego.

ośrodków miejskich, ponieważ ograniczona przepustowość linii 202 wymusza przesiadki w Gdyni bądź znacznie spowalnia połączenia bezpośrednie. Znamienny jest fakt, że podczas kampanii wyborczej Ewy Kopacz w czerwcu 2015 r., której głównym założeniem była podróż pociągiem przez kraj, pani premier w drodze do Słupska przesiadła się w Trójmieście do służbowej limuzyny, by podróż mogła odbyć się szybciej...

W drugim kierunku, na zachód od miasta, w kierunku Koszalina i Szczecina, pasażerowie mają do dyspozycji pociągi obsługiwane przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Oferta obu przewoźników poza sezonem letnim sprowadza się do uruchamiania około 15 pociągów w kierunku zachodnim. Równoległe na DK nr 6 istnieje niewielka konkurencja w postaci autobusów PKS i prywatnej firmy, które wykorzystują luki kolejowego rozkładu jazdy. Są one wymuszone warunkami prowadzenia ruchu na jednotorowej magistrali.

Źle wygląda komunikacja kolejowa na linii nr 405 w kierunku południowym, gdzie obecnie można dojechać jedynie pięcioma autobusami szynowymi uruchamianymi do stacji Miastko i Szczecinek (cztery pary), chociaż jeszcze 10 lat temu była to linia tętniąca życiem, zapewniająca najszybszą komunikację pomiędzy Miastkiem, Kępicami, Korzybiem a Słupskiem. Parametry dobrze utrzymanej linii pozwalały poruszać się pociągom regionalnym z prędkościami rzędu 100 km/h, wadą jej był jednak system sterowania ruchem kolejowym, który był pośrednią przyczyną wypadku w Korzybiu w lipcu 2010 r., kiedy zderzyły się czołowo dwa pociągi relacji Słupsk – Szczecinek. Ze względów bezpieczeństwa na linii ograniczono liczbę mijanek, co wpłynęło na likwidację części pociągów i przejście części pasażerów do autobusów przewoźników prywatnych.

Ostatnia, czwarta linia kolejowa wychodząca z miasta w kierunku Ustki, będąca elementem linii 405, jest linią intensywnie wykorzystywaną wyłącznie w sezonie letnim, kiedy między Słupskiem a kurortem kursuje po niej 12 par pociągów spółek: Przewozy Regionalne, PKP Intercity (bezpośredni pociąg z/do Katowic), a od sezonu letniego 2015, także pociąg Kolei Mazowieckich „Stoneczny”, łączący nadmorską miejscowość z Warszawą w rekordowym czasie 5 godzin i 45 minut. Poza sezonem trasę Słupsk – Ustka pokonują natomiast jedynie dwa pociągi, które nie stanowią żadnej konkurencji wobec oferty czterech przewoźników autobusowych, którzy od godziny 6 do godziny 21 uruchamiają swoje autobusy z częstotliwością nawet 15-minutową. Kursowanie dwóch elektrycznych pociągów ma jednak swoje dość istotne uzasadnienie, które zostanie przedstawione w dalszej części tekstu.

Zdjęcie 1. Współczesny tabor autobusowy w Słupsku.
Fot.: Michał Szymajda



Transport miejski szuka swojej drogi

Instytucja organizatora komunikacji miejskiej została w Słupsku utworzona w 2009 r. Rolę projektanta linii i nadzorującego wykonanie zadań przewozowych przejął Zarząd Transportu Miejskiego, który po dwóch latach stał się częścią większej jednostki pod nazwą Zarząd Infrastruktury Miejskiej (ZIM). Jedynym przewoźnikiem jest zaś Miejski Zakład Komunikacji (MZK). Mimo prób liberalizacji rynku transportowego, podejmowanych przez ZIM i część radnych, nie udało się skłonić zarówno poprzedniego, jak i obecnego prezydenta miasta do wprowadzenia na miejskie linie konkurenta dla MZK. Wydaje się, że zwłaszcza ze względu na trudną sytuację finansową miasta działania takie byłyby pożądane, pozwoliłyby bowiem osiągnąć oszczędności, których obecnie szuka się m.in. w ograniczaniu oferty przewozowej.

Polityka taborowa miejskiego monopolisty przez lata pozostawiała wiele do życzenia. Do początku 2014 r. Słupsk był jednym z nielicznych miast, gdzie autobusy komunikacji miejskiej korzystały z trzech rodzajów paliw. Większość pojazdów poruszała się na olej napędowy, kilkanaście napędzało gaz ziemny, przewoźnik posiadał też osiem autobusów napędzanych etanolem. Te ostatnie pojazdy generowały olbrzymie koszty, które miasto ponosiło w nadziei na zmianę statusu prawnego paliwa i obniżki kosztów jego zakupu (bądź zwrotu poniesionych kosztów przez dotację na ekopaliwa). Od połowy 2014 pozostałe autobusy napędzane alkoholem przystosowano do spalania ropy, kończąc tym samym drogi i nieprzynoszący wymiernych zysków eksperyment. Siatka połączeń komunikacji miejskiej jest gęsta i zaspokaja oczekiwania mieszkańców. Na podstawie porozumienia z dwoma ościennymi gminami – gminą Słupsk i Kobylnica – ZIM Słupsk organizuje komunikację także na ich terenie. W obu gminach zrezygnowano z tworzenia osobnej taryfy, wykorzystując miejską, co pozytywnie wpłynęło na popularność linii. Na podstawie osobnego porozumienia autobusy ZIM Słupsk dojeżdżają także do gminy Dębica Kaszubska, jednak w tym wypadku za bilet trzeba zapłacić więcej. ZIM Słupsk organizuje też komunikację nocną, z taryfą taką samą jak w autobusach dziennych.

Co ciekawe, miasto nie posiada centralnie zlokalizowanego centrum przesiadkowego dla autobusów miejskich, ani miejsca, które łączyłoby różne rodzaje transportu. Zamiary stworzenia takiej przestrzeni, w pobliżu dworca kolejowego, nie przetrwały próby czasu, m.in. z uwagi na wieloletnie przyzwyczajenia mieszkańców do linii przejeżdżających przez centrum tranzytem, łącząc dzielnice na obrzeżach. W kolejnych latach, z uwagi na planowaną przebudowę przestrzeni wokół dworca kolejowego, prawdopodobnie dojdzie jednak do próby zlokalizowania obok siebie przystanków, skąd autobusy rozjeżdżać się będą w kilku kierunkach, obecnie bowiem pojazdy komunikacji miejskiej korzystają z trzech przystanków rozrzuconych wokół dworca.

Wartym uwagi, ale niezrealizowanym projektem, który forsował poprzedni prezydent Słupska, Maciej Kobyliński, była Słupska Kolej Morska. Obecnie jedyny ślad po planach, poza licznymi publikacjami prasowymi, to wstępna dokumentacja wykonana przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei (IRiPK), pod nazwą „Analiza projektu biznesowego Słupska Kolej Morska”. W jego założeniu autobusy szynowe miały łączyć Ustkę, gdzie otworzono by zlokalizowany przy plaży zachodniej przystanek, z dworcem kolejowym w Słupsku i osiedlem Niepodległości w tym mieście. Zainteresowanie projektem i chęć finansowego wsparcia go wyraził nawet prywatny inwestor, którego duży obiekt handlowy zlokalizowany jest właśnie na os. Niepodległości. Z uwagi na wystarczające parametry linii kolejowej nr 405 ze Słupska do Ustki i konkurencyjny czas przejazdu projekt mógłby liczyć na zainteresowanie podróżnych zwłaszcza w sezonie letnim. Ponadto planowano także zlokalizowanie dodatkowych przystanków w Słupskiej Strefie Ekonomicznej oraz przy aquaparku. Na przeszkodzie do pozyskania środków na realizację inwestycji stanął jednak brak studium wykonalności inwestycji, na które zabrakło środków. Pewne założenia projektu opracowanego przez IRiPK będą jednak realizowane przez PKP PLK.



W latach 80. rząd centralny wyróżnił Słupsk, tworząc nowoczesną komunikację trolejbusową. Słupsk był jednym z nielicznych miast, gdzie autobusy korzystały z trzech rodzajów paliw. Większość pojazdów poruszała się na olej napędowy, kilkanaście napędzało gaz ziemny, przewoźnik posiadał też osiem autobusów napędzanych etanolem.

Warto zwrócić uwagę na sieć ścieżek rowerowych, która w prawie 100-tysięcznym mieście jest słabo rozwinięta. Centrum miasta posiada ich niewiele, brakuje tam też prostych sposobów porządkowania ruchu. Nieco lepiej jest poza śródmieściem, gdzie w ostatnich latach ZIM Słupsk zainwestował w tworzenie śluz rowerowych, wyznaczono też pierwszy w mieście rowerowy kontrapas. Wieloletni upór poprzednika ZIM, nieistniejącego już Zarządu Dróg Miejskich, by drogi rowerowe budować wyłącznie z kostki, doprowadził do tego, że po 15 latach eksploatacji wiele z nich nadaje się wyłącznie do przebudowy. Warty odnotowania jest fakt powstania wielu asfaltowych ścieżek o charakterze rekreacyjno-dojazdowym, budowanych niemal równolegle przez Gminę Słupsk i miasto. W tym wypadku nie ustrzeżono się jednak fatalnych rozwiązań projektowych, jak np. krzyżowanie ścieżek z ruchliwą drogą lokalną, m.in. ze względu na problemy z własnością gruntów.

Sytuacja obecna

Słupsk AD 2015 to miasto zmagające się z olbrzymimi problemami finansowymi. Sztandarowy projekt inwestycyjny poprzedniego prezydenta Słupska – aquapark – utracił finansowanie zewnętrzne, miasto zaś własnymi siłami nie jest w stanie ukończyć obiektu. Na domiar złego wykonawca inwestycji domaga się wielomilionowych odszkodowań z tytułu usunięcia go z placu budowy. W tej sytuacji miasto poszukiwać będzie niestandardowych metod rozwoju, co oczywiście dotyczyć będzie również zadań transportowych.

Największym projektem transportowym, mającym usprawnić funkcjonowanie komunikacji publicznej na terenie miasta, jest projekt „Wzrost atrakcyjności systemu transportu zbiorowego na obszarze miasta Słupska poprzez budowę węzła integracyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych – Etap I”. Inwestycja, nadzorowana przez ZIM, ma na celu wymianę taboru autobusowego MZK Słupsk, przebudowę newralgicznego skrzyżowania ulic Szczecińskiej i Sobieskiego, modernizację infrastruktury przystankowej w rejonie dworca kolejowego, a także budowę lub modernizację 2 km dróg rowerowych. Projekt, którego łączny koszt to 38,5 mln, zakłada następujące działania.

W części taborowej najważniejszym zadaniem był zakup 18 autobusów miejskich dla MZK Słupsk, w tym 15 o długości 12 m (pięć zasilanych CNG) i trzech przegubowych o długości 18 m. Przetarg na dostawę pojazdów wygrała w ostatnim kwartale 2014 r. Scania i to ona dostarczyła pojazdy, których komplet wozi mieszkańców miasta od czerwca 2015. Bogato wyposażone autobusy wyprodukowała słupska filia koncernu. To największa partia fabrycznie nowych autobusów dostarczonych w ramach jednego kontraktu w historii miasta. Ponadto wybudowano nowoczesną myjnię i zaplecze techniczne na terenie bazy MZK Słupsk Kobylnica.

Zdjęcie 2. Dworzec kolejowy w Słupsku – stan obecny. Fot.: Michał Szymajda



W części drogowej wykonywana jest zaś przebudowa skrzyżowania ulic Sobieskiego i Szczecińskiej, należącego do najważniejszych w mieście. Dzięki budowie specjalnej autobusowej śluzy w tym miejscu autobusy uzyskają priorytet przejazdowy i przestaną utrudniać ruch na skrzyżowaniu. Z kolei od strony ul. Sobieskiego powstanie prawoskręt wyłącznie dla autobusów komunikacji miejskiej. Całkowitej przebudowie ulegnie również infrastruktura przystankowa w obrębie skrzyżowania, przebudowane zostaną zatoki przystankowe w okolicy dworca kolejowego poprzez ich wydłużenie, podwyższenie i wymianę nawierzchni. Działania w zakresie infrastruktury przystankowej uzupełni system dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym, wraz z systemem radiołączności bezprzewodowej na potrzeby transportu zbiorowego. Przetarg na dostarczenie 25 urządzeń wygrała firma R&G, obecnie trwa ich montaż.

W zakresie infrastruktury rowerowej wybudowano nową asfaltową ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Szczecińskiej, która stanowi dobre połączenie dla mieszkańców os. Niepodległości. Ponadto przeprowadzono budowę asfaltowych ścieżek na fragmencie ul. 3 Maja oraz wymianę nawierzchni ścieżki przy ul. Kołłątaja na bitumiczną. Łącznie w mieście powstaną dwa dodatkowe kilometry wysokiej jakości dróg rowerowych. Ponadto powstanie zadaszony i monitorowany parking dla rowerzystów tuż obok dworca kolejowego.

– Projekt, który realizujemy w Słupsku, zmieni w dużym stopniu postrzeganie komunikacji miejskiej. Dzięki temu i poprzednim zakupom większość autobusów wożących słupszczan po mieście ma mniej niż sześć lat i jest klimatyzowana. Oczywiście samym nowym taborem nie zachęcimy mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, dlatego projekt uwzględnia także ustanowienie priorytetów dla komunikacji zbiorowej na newralgicznym skrzyżowaniu w mieście, dzięki czemu będziemy mogli skrócić czas podróży, a także uporządkować ruch samochodowy. Element dopełniający to wszystko to wyświetlacze pokazujące czas odjazdu autobusów w czasie rzeczywistym – mówi zastępca dyrektora ZIM Słupsk, Marcin Grzybiński, odpowiedzialny za wdrożenie projektu.

Nowe centrum dla komunikacji zbiorowej

Projekt realizowany w Słupsku musi być zakończony w 2015 r. z uwagi na finansowanie go w dużej mierze z funduszy UE z poprzedniej perspektywy finansowej. Jest to jednak jedynie pierwszy etap projektu, który ma szansę być kontynuowany w latach następnych. Trudno ocenić, z uwagi na bardzo skromne możliwości miasta w zakresie zagwarantowania wkładu własnego, czy dojdzie do kolejnej odłony modernizacji miejskiego transportu. Co ewentualnie mogłoby się w nim zawierać?

– Wśród planów jest budowa tzw. węzła transportowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk. W wielkim skrócie projekt zakłada powstanie nowego dworca autobusowego, który pomieściłby wszystkich przewoźników

regionalnych i dalekobieżnych. Obiekt będzie zintegrowany z dworcem kolejowym w obecnej lokalizacji, powstanie także parking przesiadkowy park&ride i bike&ride. W ramach projektu przebity miałby zostać również tunel pod torami kolejowymi, łączący Zatorze z reprezentacyjną al. Wojska Polskiego, który posiadałby ciąg pieszo-rowerowy. Chcielibyśmy także kontynuować zakupy taboru, rozbudować system ścieżek rowerowych w okolicy dworca i wprowadzić w tym fragmencie miasta priorytet dla komunikacji zbiorowej – komentuje Hubert Tosik, kierownik Działu Rozwoju, Marketingu i Kontroli Transportu ZIM w Słupsku.

Specjaliści podkreślają, że projekt jest dobrze przygotowany i ma spore szanse na realizację. Mógłby być realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Wstępnie Słupsk wnioskować będzie o dofinansowanie inwestycji w kwocie 51 mln zł. Zwolennikiem projektu jest Robert Biedroń, który przy dojazdach do pracy sam używa roweru, a inwestycję związaną z przebudową dworca i jego okolic uważa za priorytet.

– Zarząd Infrastruktury Miejskiej realizuje przebudowę przystanków wokół dworca i budowę zadaszzonego parkingu rowerowego ze stacją napraw. Pora pójść krok dalej i stworzyć przebiecie pod torami, którego brak bardzo utrudnia życie słupszczanom, oraz utworzyć węzeł przesiadkowy w rejonie dworca – powiedział wkrótce po wyborze na stanowisko Robert Biedroń.

Plany PKP SA na nowy dworzec

Konkurs na zagospodarowanie terenu przy al. Wojska Polskiego, gdzie obecnie znajdują się działki ogrodnicze, tory bocznikowe, a także dworzec kolejowy, został rozpisany przez miasto na wiosnę 2015 r., a na początku sierpnia ogłoszone zostały jego wyniki. W ramach budowy węzła przesiadkowego swoją rolę chcą odegrać też PKP SA, które od wielu miesięcy roku zwracały uwagę na niewspółmierną do liczby podróży wielkość słupskiego dworca, generującego olbrzymie koszty utrzymania.



Elektryczne jednostki trakcyjne Przewozów Regionalnych kursują, ponieważ wyraźnie życzy sobie tego lokalny przedsiębiorca spod Ustki. Uznał on, że kupi swoim pracownikom bilety okresowe, co będzie opłacać mu się bardziej niż organizacja kilkunastu autobusów rozwożących pracowników po całym regionie.

– W kilku koncepcjach, które zaproponowali architekci, wizja dworca jest bardzo ciekawa. Zwycięska praca zaprezentowała dość ascetyczną architekturę. Ona na szczęście nie narzuca zbyt wiele dalszym pracom, ale pokazuje bardzo interesujące rozwiązanie placu dworcowego od strony al. Wojska Polskiego. Z tego względu uważam, że punkt wyjścia do dalszych dyskusji z architektami jest ciekawy i może zakończyć się interesującym projektem – powiedział Bartosz Szubski, dyrektor Departamentu Inwestycji PKP SA, który skomentował wyniki konkursu.

PKP SA widzi szansę na budowę nowego dworca w latach 2017-2019. Projekt należy jednak powiązać z pracami na linii kolejowej nr 202, którą poruszają się pociągi między Szczecinem a Słupskiem, i linii nr 405, gdzie kursują odjeżdżające ze Słupska pociągi w kierunku Ustki i Szczecinka. Zaplanowano je na lata 2017-2023. PKP PLK dla obu linii zleciło już studia wykonalności, które mają być gotowe do końca 2015 r.

Wiadomo już, że w przypadku linii nr 405 będzie chodzić o modernizację połączoną z budową nowych mijanek, a także budowę nowych stacji i przystanków. Potrzebne są zwłaszcza nowe przystanki osobowe w rejonie strefy ekonomicznej, a także blisko znanego centrum rekreacyjno-rozrywkowego Dolina Charlotty (w połowie trasy Słupsk – Ustka). Niewykorzystany potencjał udowadniają jedyne dwie pary pociągów, które 17-kilometrową trasę pomiędzy Słupskiem a Ustką pokonują poza sezonem turystycznym. Elektryczne jednostki trakcyjne Przewozów Regionalnych kursują, ponieważ wyraźnie życzy sobie tego lokalny przedsiębiorca spod Ustki. Uznał on, że kupi swoim pracownikom bilety okresowe, co będzie opłacać mu się bardziej niż finansowanie kilkunastu autobusów.

Inaczej sytuacja wygląda w wypadku równoległej do wybrzeża magistralnej linii nr 202, po której kursują zarów-

Zdjęcie 3. Infrastruktura rowerowa w Słupsku.
Fot. Michał Szymajda.



no ciężkie składy towarowe, jaki i pasażerskie składy kilku przewoźników. Największym problemem jest jednotorowość, która wydłuża czas przejazdu pociągów i ma przełożenie na konstrukcję rozkładu jazdy, wymuszoną przepustowością. Kiedy wiosną 2015 r. PKP PLK poinformowały miasto i starostę o tym, że modernizacja linii 202 raczej nie będzie oznaczała budowy drugiego toru, w Słupsku zawrzało. W tej sprawie regularnie odbywały się protesty mieszkańców.

– Bez budowy drugiego toru zarządca infrastruktury skaże nas na lata na podróż do stolicy województwa trwającej dwie i pół godziny. Nie możemy się na to zgodzić. Już w tej chwili podróż SKM-ką z Sopotu, po jednotorowej linii, mogłaby trwać nawet trzy godziny – powiedział Piotr Kawalek ze Stowarzyszenia Aktywne Pomorze.

W sprawie budowy drugiej nitki torów ostro interweniował również Robert Biedroń, który jeszcze zanim został prezydentem Słupska, angażował się w przywrócenie do Słupska kilku zlikwidowanych połączeń dalekobieżnych. Ale to, że swoimi wypowiedziami na temat planów modernizacji linii 202 zmusił do reakcji premier Ewę Kopaczą goszczącą w Słupsku, wywołało nie lada zdziwienie, tym bardziej, że działo się to w momencie, gdy prosił rząd o pieniądze w związku z tragiczną sytuacją finansową, w której pozostawił miasto jego poprzednik.

– Będę rozmawiała z zarządem Polskich Kolei Państwowych, jestem przekonana, że w tej sprawie znajdziemy jakieś rozwiązanie. Podczas nadchodzącej wizyty pana prezydenta Biedronia w Warszawie będą obecni przedstawiciele PKP PLK – zapowiedziała premier Kopacz.

Wkrótce okazało się, że PKP PLK zleciło wykonanie kolejnej wersji studium wykonalności, tym razem uwzględniającej plany budowy dwóch torów na całym odcinku pomiędzy Słupskiem a Wejherowem. Niestety, w następnych latach miasto nie będzie miało finansowej zdolności, by powrócić do projektu Słupskiej Kolei Morskiej.

– Ta kolej to moje marzenie. W tej chwili tworzymy białą księgę, analizujemy budżet, który pokaże nam czy stać nas na SKM. Wiem natomiast, że ta kolej wpłynęłaby wyśmienicie na rozwój obu miast – mówił na początku kadencji Robert Biedroń. Wiadomo już jednak, że biała księga wskazała na olbrzymią dziurę budżetową, która nie pozwoli na realizację inwestycji. Na szczęście częściowo jej założenia wykorzystają PKP PLK, modernizując linię kolejową 405 na odcinku Słupsk – Ustka.

O autorze:

Autor jest dziennikarzem portalu i miesięcznika „Rynek Kolejowy” oraz mieszkańcem Słupska.



V KONGRES TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zapraszamy na kolejny
Kongres Transportu Publicznego
w 2016 roku!



Jan Jakiel

2.5. Problemy obsługi transportowej Służewca Przemysłowego

Warszawski Służewiec Przemysłowy należy do największych obszarów biurowych w kraju, który już w chwili obecnej oferuje ponad 1 mln metrów powierzchni biurowej. Szybka zabudowa terenów przeznaczonych pod usługi doprowadziła do coraz bardziej dotkliwych zatorów komunikacyjnych. W związku z planami budowy kolejnych budynków coraz bardziej istotna staje się odpowiedź na pytanie, w jaki sposób uchronić ten obszar od grożącego mu paraliżu komunikacyjnego.

Wstęp. Polityka przestrzenna

Historia przekształceń zachodzących na terenie Służewca Przemysłowego, położonego w południowej części Warszawy, w dzielnicy Mokotów, sięga drugiej połowy lat 90. ubiegłego wieku. Obowiązujący od 2001 r. „Plan zagospodarowania m. st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego” [1], pełniący do 2006 r. funkcję studium, przewidywał zupełnie odmienną strukturę tego obszaru. W sąsiedztwie tzw. linii kolei radomskiej zakładano utrzymanie funkcji przemysłowych i technicznych, zaś na wschód do ul. Postępu wprowadzenie zabudowy mieszanej, usługowo-mieszkaniowej.

Uchwalone w 2006 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” (SUiKZP) dostosowało kierunki zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej do przekształceń, jakie zaszły na obszarze Służewca Przemysłowego. Stopniowe wygaszenie funkcji przemysłowych i technicznych oraz wprowadzenie intensywnej zabudowy usługowej zaszło w wyniku powstania tzw. pustki planistycznej, spowodowanej bardzo krótkim czasem na uchwalenie nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (m.p.z.p.), po uchyleniu w całości ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, z późn. zm.). Obszar ten został włączony do strefy miejskiej, a dla jego terenów wskazane zostały główne kierunki zmian polegające m.in. na:

- przekształceniu terenów poprzemysłowych na funkcje mieszkaniowe i usługowe;
- uzupełnianiu zabudową istniejących lub wykształceniu nowych centrów usługowych (dzielnicowych i lokalnych) połączonych układem ciągów wielofunkcyjnych;
- uprzywilejowaniu dla transportu publicznego na głównych trasach dojazdowych do strefy śródmiejskiej oraz rozwój urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego.

Ponadto tereny Służewca Przemysłowego i Wyczółek wskazane zostały jako jedne z głównych obszarów przekształceń w strefie miejskiej. Ze względu na istniejącą strukturę zagospodarowania przestrzennego, autorzy SUiKZP zaproponowali wykreowanie dzielnicowych i lokalnych centrów wraz z ciągami wielofunkcyjnymi, które będą stanowiły reprezentacyjne obszary poszczególnych części miasta. Na terenie Służewca Przemysłowego, w rejonie skrzyżowania ul. Marynarskiej, al. Wilanowskiej, ul. Wołoskiej, ul. Rzymowskiego (rondo Unii Europej-

skiej) wskazano jedno z takich lokalnych centrum. W bezpośredniej bliskości, w rejonie Dworca Południowego, zostało zaś umiejscowione centrum dzielnicowe. Bazą do tworzenia tych centrów jest powstawanie obiektów o funkcjach usługowych lub ciągów usługowych, zlokalizowanych w parterach budynków.

Na terenie Służewca uchwalone są trzy m.p.z.p.: Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej [3], Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Cybernetyki część I [4] oraz w rejonie Służewca Wschodniego [5].

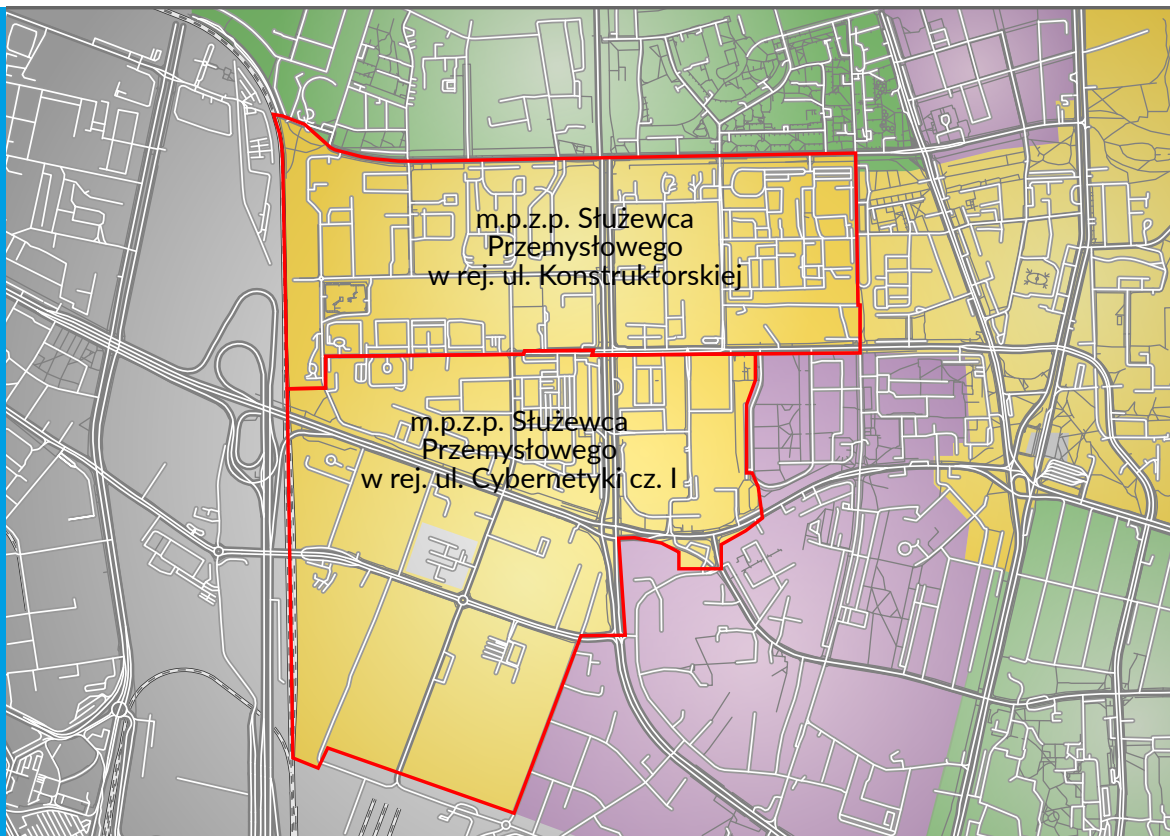
W zdecydowanej większości obszar Służewca Przemysłowego przeznaczony jest pod tereny usług o wysokości zabudowy do 30 m. Funkcje mieszkaniowe planowane były w obszarze ograniczonym ulicami: Marynarską, Obrzeżną, Bokerską i Postępu – również o maksymalnej wysokości zabudowy do 30 m. W północno-wschodnim narożniku obecnego ronda Unii Europejskiej zlokalizowano zaś teren centrum wielofunkcyjnego i handlu wielkopowierzchniowego. Z wcześniej istniejących form zagospodarowania terenu zachowane zostały tylko tereny urządzeń komunikacji w miejscu istniejących nadal zajezdni tramwajowej i autobusowej przy ul. Woronicza.

Polityka transportowa

„Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” (SZRST) jest dokumentem określającym podstawowe kierunki rozwoju i zasady kształtowania polityki transportowej miasta stołecznego. Należy pamiętać, że zakres celów i działań wskazanych przez SZRST obejmuje nie tylko środki opierające się stricte na działaniach inwestycyjnych, np. budowa drogi czy też modernizacja trasy tramwajowej. Istotną rolę pełnią tu także działania w zakresie organizacji ruchu, polityki parkingowej, zarządzania transportem oraz narzędzia fiskalne. Z punktu widzenia omawianego obszaru jako najistotniejsze środki realizacji polityki transportowej m.st. Warszawy, należy wskazać:

- podejmowanie działań zmierzających do przemieszania funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych;
- kontrolowanie rozwoju obiektów generujących duży ruch (w tym centrów handlowo-usługowych), tak aby ich lokalizacja i potencjał były zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu;
- kształtowanie przestrzeni publicznych chronionych przed intensywnym ruchem samochodowym;
- zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego jako środka oddziaływania na zachowania komunikacyjne prowadzące do zmniejszenia udziału samochodu w przewozach;
- modernizacja głównych tras tramwajowych;
- tworzenie nowych i usprawnianie istniejących węzłów przesiadkowych poprzez poprawę zwartości węzłów, dostępności przystanków, autobusowych, tramwajowych, stacji metra i stacji oraz przystanków kolejowych;
- racjonalizacja marszrutyzacji i rozkładów jazdy autobusów i tramwajów – dostosowywanie sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym;
- zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów aglomeracyjnych;
- koordynacja przewozów kolejowych z komunikacją miejską m.in. przez wspólny bilet oraz odpowiednie powiązanie rozkładów jazdy pociągów i transportu publicznego, zapewniająca dogodnie i szybkie przesiadki w ramach różnych systemów transportowych;
- dokończenie realizowanych inwestycji drogowych i uzupełnienie układu drogowego, przede wszystkim w układzie obwodowym; selektywna rozbudowa sieci drogowo-ulicznej;
- usprawnienie ruchu pieszego, w tym tworzenie stref ruchu pieszego, modernizowanie ciągów pieszych i przejść przez jezdnie;

Rysunek 1. Zasięg m.p.z.p. na obszarze Służewca Przemysłowego. Źródło: opracowanie własne, serwis mapowy m.st. Warszawy.



- tworzenie systemu dróg rowerowych oraz parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów;
- modyfikacja wskaźników liczby miejsc parkingowych zróżnicowanych w zależności od strefy (maksymalne dopuszczalne w strefach I i II, minimalne wymagane w strefach III i IV);
- rozszerzanie strefy płatnego parkowania i różnicowanie stawek opłat;
- rozbudowa systemu parkingów typu „parkuj i jedź”;
- uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ciągów ulicznych;
- eliminowanie nieprawidłowego parkowania i ograniczenie liczby stanowisk w miejscach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej;
- wprowadzanie uprzywilejowania w ruchu dla transportu publicznego;
- zwiększenie kontroli dostępu do ciągów wyższych klas (G i GP) – limitowanie liczby skrzyżowań i zjazdów, ograniczenia parkowania.

Zarządzanie parkowaniem

W ramach prac studialno-analitycznych, związanych z przygotowaniem SZRST, powstało opracowanie „Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m. st. Warszawy do roku 2035”. Wariantowano w nim kierunki rozwoju m.in. Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) oraz sieci parkingów P+R. Te dwa elementy systemu transportowego są również bardzo istotne z punktu widzenia analizowanego obszaru Służewca.

Analizowano kilka wariantów rozwoju SPPN, w tym rozszerzenie strefy do 2015 r. Każda z opcji, również propozycja na 2015 r., zakładała objęcie obszaru Służewca SPPN w obszarze ograniczonym: ul. Woronicza, al. Niepodległości, ul. Domaniewską, ul. Langego, al. Wilanowską, ul. Rzymowskiego, ul. Gotarda, ul. Kłobucką, ul. Taborową, linią kolei radomskiej, ul. Sasanki, ul. Żwirki i Wigury.

W ramach proponowanych działań dla strefy SPPN postulowano zróżnicowanie stawek opłat za godzinę postoju w zależności od obszaru miasta. Wyżej opisany obszar zakwalifikowano do podstrefy „B”, funkcjonującej od poniedziałku do piątku w godz. 8:00 – 18:00, gdzie stawka została określona jako „średnia”.



Łącznie w horyzoncie 2025 r. na obszarze Służewca prognozuje się wzrost liczby mieszkańców z 4 tys. do 8 tys. osób, a pracujących z 77 tys. do 98 tys. osób.

W 2012 r. na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie zostało przygotowane opracowanie „Koncepcja rozwoju Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego” [8], dotyczące wyznaczenia kolejnych etapów rozszerzenia SPPN. W ramach prowadzonych prac została wykonana inwentaryzacja istniejących miejsc postojowych w pasach dróg publicznych wraz z pomiarem parkowania. Badania te objęły również obszar Służewca, gdzie ma miejsce największa koncentracja zabudowy usługowo-biurowej.

Jednym z podstawowych wniosków z badań była propozycja wprowadzenia strefy SPPN na terenie Służewca Przemysłowego już w pierwszej kolejności. Celem tego działania miało być poprawienie funkcjonowania transportu publicznego w obszarze objętym SPPN, ograniczenie dojazdów samochodem, uporządkowanie parkowania i łatwiejsze znalezienie miejsca postojowego dla osób przyjeżdżających krótkookresowo.

Prognozy rozwoju obszaru

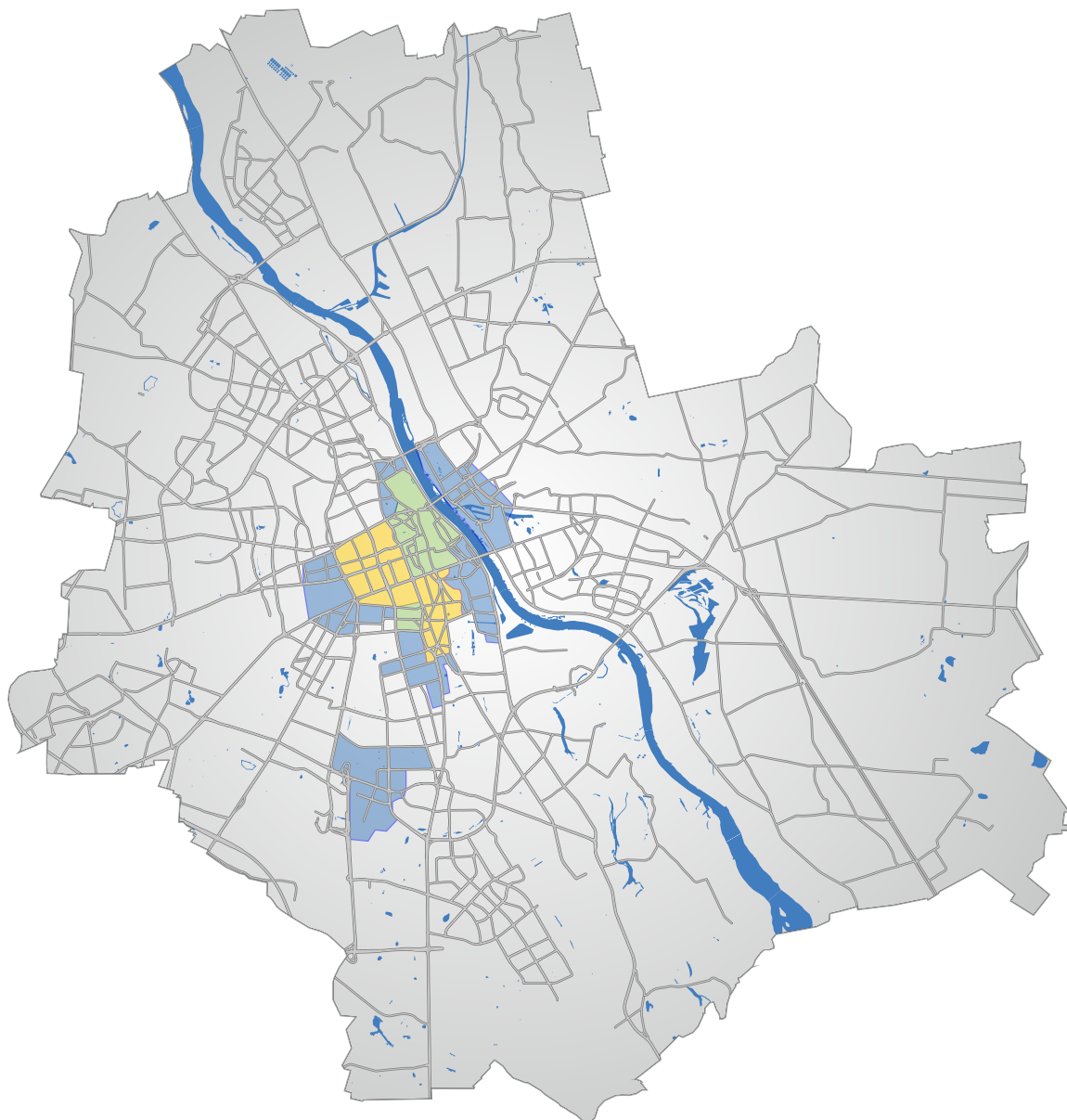
W stanie istniejącym obszar Służewca charakteryzuje się znaczną intensywnością zagospodarowania. W opracowaniu „Ekspertyza techniczna dot. prognozy i analizy ruchu drogowego w związku z rozwojem układu drogowego Służewca w Warszawie” [9] (Ekspertyza), na podstawie informacji o powierzchni biurowej i liczbie mieszkań szacuje się, że w obszarze ograniczonym ulicami: Woronicza, Wołoską i Marynarską oraz linią kolei radomskiej (obszar na północ od ul. Marynarskiej) mieszka 1 tys. osób, a pracuje 49 tys. osób, zaś w obszarze ograniczonym ulicami Marynarską, Obrzeźną i Bokerską oraz linią kolei radomskiej (obszar na południe od ul. Marynarskiej) mieszka 3 tys. osób, a pracuje 28 tys. osób.

W perspektywie 2025 r. w obszarze na północ od ul. Marynarskiej prognozuje się wzrost liczby mieszkańców do 3,5 tys. osób, a pracujących do 55 tys. osób. Potrojenie liczby mieszkańców i wzrost o 10% liczby pracowników wynikają z niewielkiego stopnia zagospodarowania terenów przeznaczonych w m.p.z.p. pod zabudowę mieszkaniową oraz zagospodarowania większości terenów przeznaczonych pod usługi. Z kolei w obszarze na południe od ul. Marynarskiej prognozuje się wzrost liczby mieszkańców do 4,5 tys., a pracujących do 43 tys. osób. Zwiększenie liczby mieszkańców i pracowników o 50% wynika z równoległego prowadzenia inwestycji mieszkaniowych i usługowych, aż do całkowitego zagospodarowania terenów wyznaczonych w m.p.z.p.

Łącznie w horyzoncie 2025 r. na obszarze Służewca prognozuje się wzrost liczby mieszkańców z 4 tys. do 8 tys. osób, a pracujących z 77 tys. do 98 tys. osób.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w uchwalonych m.p.z.p. Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Konstruktorskiej i Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Cybernetyki część I przewidziano łącznie cztery obszary pod usługi oświaty, w tym jeden funkcjonujący obecnie, odpowiednio po dwa na każdy m.p.z.p., zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie lub w odległościach umożliwiających podróż pieszo lub rowerem do terenów zabudowy mieszkaniowej. W powiązaniu usługami oświaty funkcjonującymi w stanie istniejącym na terenie Mokotowa pozwala to na zabezpieczenie potrzeb związanych z prognozowaną liczbą mieszkańców, a tym samym ograniczenie udziału samochodu w podróżach dom – miejsce nauki – dom.

Rysunek 2. Propozycja zasięgu SPPN w 2015 r. Źródło: „Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m. st. Warszawy do roku 2035”.



Analizy transportowe

Pomimo żywiotowego rozwoju zagospodarowania terenów Służewca i postępujących problemów komunikacyjnych obszar ten nie doczekał się wielu dedykowanych opracowań. Zwraca przy tym uwagę fakt, że jest to obszar o już ograniczonej dostępności, wynikającej z położenia przy stanowiącej barierę przestrzenną linii kolei radomskiej i braku części oczywistych powiązań sieci drogowej, np. przedłużenia ul. Woronicza do ul. Żwirki i Wigury.

W latach 90. ubiegłego wieku prowadzono ogólne analizy możliwości przedłużenia do lotniska Chopina trasy tramwajowej w ciągu ul. Marynarskiej. Z kolei w opracowaniu „Określenie korytarzy dla III linii metra w Warszawie” [10], w ramach badania potrzeby prowadzenia III linii metra w lewobrzeżnej części Warszawy na kierunku północ – południe, łączącej północne Śródmieście i stację metra Dworzec Gdański z Wołą, Ochotą, stacją metra Politechnika, dolnym Mokotowem, stacją metra Wilanowska i lotniskiem Chopina, opracowano prognozy ruchu pasażerskiego wraz z rysunkami koncepcyjnymi.

W opracowaniu „Studium komunikacyjne Mokotowa w związku z projektem przebudowy ul. Marynarskiej” [11] (Studium Mokotowa), dotyczącym analizy układu drogowego ograniczonego ulicami: Woronicza, Wołoska, Cybernetyki oraz Żwirki i Wigury, zaproponowano w oparciu o prognozy i mikrosymulacje ruchu koncepcję rozwiązania układu drogowego. Wyniki opracowania wykorzystano do przygotowania inwestycji w ciągu ulic Marynarskiej i Rzymowskiego, stanowiących elementy układu obwodowego miasta, weryfikacji projektu zmian w układzie komunikacyjnym ciągu ul. Cybernetyki, a także opracowania rozwiązań i zapisów m.p.z.p.

Dopiero w opracowaniu „Analizy funkcjonalno-ruchowe dla obszaru Służewca” [12] (Analizy) szczegółowo badano m.in. możliwości poprawy obsługi komunikacyjnej Służewca, z uwzględnieniem wpływu rozwiązań ul. Marynarskiej, opracowanych przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych [13] oraz realizacji przedłużenia ul. Suwak od ul. Domaniewskiej do ul. Cybernetyki. Analizowano także możliwości częściowej realizacji rozwiązań ul. Marynarskiej, m.in. rezygnację z budowy estakady nad ul. Marynarską w ciągu ul. Postępu i zastosowanie trzech różnych wariantów organizacji ruchu w analizowanym obszarze.

Wnioski z analiz transportowych

W toku Analiz stwierdzono, że we wszystkich wariantach symulacji i we wszystkich godzinach szczytu występują poważne problemy ze spełnieniem wymagań przepustowości na zachodnim wlocie ul. Marynarskiej na rondo Unii Europejskiej. Problem braku przepustowości jest nadrzędny w stosunku do pozostałych uwarunkowań ruchowych i powinien być rozwiązany w pierwszej kolejności. Tym samym potwierdzono wnioski z opracowania Studium Mokotowa, gdzie stwierdzono znaczne obciążenie ruchem ronda Unii Europejskiej. Problem ten został zbagatelizowany, a projekt przebudowy układu obwodowego ograniczono jedynie do ul. Marynarskiej. Tymczasem głównym problemem, którego rozwiązanie gwarantuje zapewnienie akceptowalnych warunków ruchu i właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest separacja ruchu tranzytowego od lokalnego na całej długości ciągu ulic Marynarskiej i Rzymowskiego. Wymaga to budowy kosztownych rozwiązań różnopoziomowych, przewidzianych w m.p.z.p., jednak nigdy nie poddanych szczegółowemu analizom.



W toku analiz stwierdzono, że we wszystkich wariantach [...] występują poważne problemy ze spełnieniem wymagań przepustowości na zachodnim wlocie ul. Marynarskiej na rondo Unii Europejskiej. Problem braku przepustowości [...] powinien być rozwiązany w pierwszej kolejności.

W zależności od wariantu godziny szczytu i stopnie obciążenia wahają się w przedziale 0,87-1,48. Zakończenie ul. Marynarskiej bardzo przeciążonym skrzyżowaniem powoduje, że ulica zostanie zajęta długim zatorem, który może rozlać się na poprzedzające skrzyżowania i ciągi poprzeczne, a nawet na łącznice wchodzące w skład węzła z Trasą NS. Kierowcy jadący ulicą ruchu przyspieszonego, o prędkości dopuszczalnej wynoszącej 70 km/h, mogą się nie spodziewać konieczności zahamowania aż do zatrzymania pojazdu z powodu napotkania zatoru. Biorąc pod uwagę fakt, że zator może pojawiać się za łukiem pionowym, na zjeździe z węzła z Trasą NS, sytuację taką należy ocenić jako potencjalnie niebezpieczną, zwłaszcza dla kierowców przyjezdnych, nieobeznanych ze specyfiką ciągu.

W Studium Mokotowa stwierdzono uzasadnienie dla funkcjonowania wiaduktu w ciągu ul. Postępu nad ul. Marynarską. W prognozach natężenie ruchu w obu kierunkach wiaduktu utrzymuje się na poziomie 1000-1300 pojazdów na godzinę. Wiadukt umożliwia dobre skomunikowanie obszarów leżących po obu stronach ul. Marynarskiej, jednak szczegółowa analiza ujawniła, że upośledza dojazdy do obszaru na północ od ul. Marynarskiej. Stąd też częściowo wynika nieefektywna praca zachodniego wlotu ul. Marynarskiej, gdzie dochodzi do nakładania się potoków ruchu tranzytowego, międzydzielnicowego, z ruchem, którego cel znajduje się w obszarze Służewca. W przypadku ruchu lokalnego takiej konieczności nie ma i możliwe jest wskazanie pewnych tras alternatywnych, które powinny być promowane. Na przykład zamiast skrętu w lewo w ul. Wołoską, kierowcy mogliby jechać trasą: Marynarska – Wyzłazek – Cybernetyki – Projektowana II (przewidziana w MPZP Służewiec Przemysłowy w rejonie ul. Cybernetyki część I), a następnie poprzez ul. Suwak, dysponującą dużą rezerwą przepustowości, do obszaru docelowego przyległego do ul. Domaniewskiej lub ul. Konstruktorskiej. Tak samo przejazd w relacji Cy-

bernetyki – Postępu – Marynarska – Wołoska powinien być zminimalizowany na rzecz alternatywnej trasy Cybernetyki – Nowy Wynalazek – Projektowana II – Suwak.

Inne przykładowe rozwiązanie to zwiększenie przepustowości relacji skrętu w lewo w ul. Wołoską, poprzez budowę dodatkowego pasa do skrętu w lewo w obrębie zachodniego wlotu ul. Marynarskiej oraz wyspy centralnej, celem zwiększenia akumulacji. W przypadku stwierdzenia, że działanie to jest niewystarczające, wskazane jest przeanalizowanie możliwości zmiany rozkładu potoków ruchu na sieć, lokalnie, na przykład poprzez dopuszczenie skrętu w lewo z zachodniego wlotu ul. Cybernetyki w ul. Rzymowskiego, a także ponadlokalnie, na przykład poprzez przedłużenie ul. Woronicza do ul. Żwirki i Wigury, z wykorzystaniem istniejącej ul. Wyjazd.

Analogicznie we wszystkich wariantach stwierdzono występowanie poważnych przeciążeń na północnym wlocie ul. Wołoskiej na rondzie Unii Europejskiej. Stopnie obciążenia w godzinach szczytu popołudniowego, w zależności od wariantu, wahają się w przedziale 0,97-1,39. W okresie szczytu porannego omawiany wlot pracuje na granicy przepustowości.

W Analizie na skrzyżowaniu ul. Cybernetyki i Postępu rekomenduje się wykonanie skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną. Żadna inna zmiana organizacji ruchu na rondzie, np. poprzez wprowadzenie osygnalizowanego ronda turbinowego, nie przynosi oczekiwanych efektów poprawy warunków ruchu. Stanowi to potwierdzenie wniosków z opracowania Studium Mokotowa, gdzie analizowano rozwiązanie skrzyżowania ul. Cybernetyki



Ujawniają się też wyższość prowadzenia szeregu drobnych inwestycji uwalniających proste rezerwy, zamiast realizacji pojedynczych inwestycji, prowadzących do punktowej, rzadko liniowej poprawy warunków ruchu.

i Postępu w postaci ronda i skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną. Biorąc pod uwagę prognozę natężeń ruchu i spodziewaną znaczną nierównomierność kierunkową ruchu, nie rekomendowano rozwiązania typu ronda i stwierdzono zdecydowanie wyższą sprawność rozwiązania w postaci skrzyżowania sterowanego sygnalizacją świetlną. Jednocześnie wraz z wprowadzeniem skrzyżowania skanalizowanego stero-

wanego sygnalizacją świetlną prognozowano zwiększenie się natężeń ruchu na ul. Cybernetyki, ze względu na poprawę warunków ruchu na skrzyżowaniu z ul. Postępu.

Na skrzyżowaniach ul. Wołoskiej z ulicami Domaniewską i Konstruktorską występują przeciążenia relacji podporządkowanych skrętów w lewo z ul. Wołoskiej. W skrajnych przypadkach stopień obciążenia przekracza nawet wartość 2. Konieczne są zmiany w programach sygnalizacji, nie wykluczając zmian geometrycznych, np. dodania drugiego pasa ruchu. W tym kontekście postulowane w jednym z wariantów organizacji ruchu wprowadzenie dodatkowego pasa do skrętu w ul. Konstruktorską należy ocenić pozytywnie. Odradza się jednak zmniejszanie udziału sygnału zezwalającego na kierunku głównym ul. Wołoskiej, gdyż uderza to w parametry ruchu tramwajowego. Tymczasem tramwaj stanowi dla obszaru Służewca kluczowy środek transportu, umożliwiający szybkie skomunikowanie ze stacją Wierzbno na I linii metra.

Należy zwrócić uwagę, że stopnie obciążeń niektórych wlotów i relacji, wskazujące na znaczne przeciążenia, pozwalają na stwierdzenie, iż działania z zakresu zmiany organizacji ruchu i programów sygnalizacji, a także przebudowy istniejących elementów sieci drogowo-ulicznej oraz budowy nowych połączeń, mających za zadanie zmianę rozkładu potoków ruchu na sieć, będą niewystarczające. Daje to podstawę do podjęcia w obszarze działań mających na celu zmniejszenie popytu na transport indywidualny, przykładowo poprzez zmianę organizacji ruchu w sposób ograniczający liczbę miejsc parkingowych, a także wprowadzenie SPPN, co najmniej zgodnie z propozycją zasięgu w 2015 r. zawartą w opracowaniu „Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m. st. Warszawy do roku 2035” (rysunek 3). Zważywszy na fakt wyczerpania możliwości różnicowania stawek opłat za godzinę postoju w zależności od obszaru miasta, proponuje się też ograniczenie możliwości odpłatnego parkowania w czasie, np. do dwóch godzin, co pozwoli na zwiększenie rotacji. Należy też przewidzieć kompleksowy projekt organizacji parkowania w ciągu ulic Konstruktorskiej, Suwak i Domaniewskiej.

W stanie istniejącym stwierdzono, że w ciągu ul. Wołoskiej następuje niepożądane przerwanie koordynacji na odcinku między ul. Domaniewską a ul. Marynarską. Wywołuje to negatywne efekty w postaci zwiększonych strat



Fot. Witold Urbanowicz

czasu, zarówno pojazdów, jak i pieszych. Zaleca się wprowadzenie jednolitej koordynacji na całym ciągu ul. Wołoskiej, najlepiej poprzez podłączenie jej do planu koordynacji sieciowej funkcjonującego w obszarze Służewca.

Ze względu na powstawanie diametralnych różnic w rozkładzie więzby ruchu po przebudowie ul. Marynarskiej nieodzowne jest opracowanie zupełnie nowych programów sygnalizacji świetlnej w obszarze całego Służewca. Zaleca się zastosowanie koordynacji sieciowej, która będzie optymalizowała straty czasu w całym obszarze, nie tylko na ulicach głównych. We wszystkich miejscach, gdzie można spodziewać się odkładania większych kolejek na wlotach, wymagane jest zapewnienie możliwości włączenia się z ulic poprzecznych, gdyż podanie sygnału zielonego w momencie zajęcia tarczy skrzyżowania jest nieefektywne. Być może zasadne będzie odejście od klasycznej koordynacji wiązkowej na niektórych odcinkach. Wskazane jest włączenie do zakresu analizy przynajmniej skrzyżowania al. Lotników z al. Wilanowską, do którego może sięgać zator na al. Wilanowskiej, spowodowany klinowaniem ronda Unii Europejskiej. Podobnie zaleca się przeanalizowanie skrzyżowań położonych w ciągu ul. Rzymowskiego (przy ul. Gotarda i przy ul. Modzelewskiego) w celu uzyskania jak najlepszych warunków progresji pojazdów w ciągu ul. Rzymowskiego.

Programy sygnalizacji świetlnej wymagają uwzględnienia priorytetu tramwajowego. W stanie istniejącym tramwaje ponoszą znaczne straty czasu zarówno z powodu koordynacji lub jej braku w ciągu ul. Wołoskiej, jak również na stosunkowo mało kolizyjnym skrzyżowaniu z ul. Wołoskiej w ul. Marynarską. Być może dla zapewnienia skutecznego priorytetu tramwajowego konieczne będzie zastosowanie innych metod sterowania, np. koordynacji tramwajów zamiast grup tramwajowych, ruchomości okien koordynacyjnych, relokacji niektórych przystanków. Opisanie zagadnienia ruchu tramwajowego wykraczało jednak poza zakres Analiz.

Biorąc jednak pod uwagę szeroki zakres przebudowy układu drogowego na Służewcu, warto przeanalizować różne scenariusze jednoczesnego sterowania ruchem tramwajowym i samochodowym. Daje to nadzieję na uzyskanie wariantu dobrego zarówno dla ruchu tramwajowego, jak i samochodowego według scenariusza typu „wygrany-wygrany”. Eliminacja niektórych rozwiązań na tym etapie może doprowadzić do trudnego do rozwiązania dylematu, który podsystem transportu należy promować na etapie tworzenia programu sygnalizacji świetlnej, gdyby np. niemożliwe było uzyskanie równoczesnej koordynacji pojazdów i tramwajów.

Obecnie na końcowym odcinku trasy tramwajowej do pętli Służewiec przekroczone są dopuszczalne obciążenia energetyczne sieci tramwajowej oraz przepustowość pętli tramwajowej Służewiec, co determinuje brak możliwości skierowania kolejnych składów do przedmiotowej pętli. Przewiduje się modernizację podstacji trakcyjnej, co umożliwi zwiększenie obciążenia do 130 wagonów na godzinę, jednak bez zwiększenia przepustowości pętli działanie to będzie nieefektywne. Założenia te powinny zostać uwzględnione zarówno podczas przygotowywania nowych programów sygnalizacji świetlnej, jak i w przypadku ewentualnych relokacji przystanków tramwajowych.

Fot. Witold Urbanowicz



Mając na względzie poprawę obsługi analizowanego obszaru, istotnym problemem są także ograniczone możliwości jego penetracji przez linie autobusowe ze względu na niewystarczające parametry dróg lub brak ich połączeń oraz brak miejsc do zatrzymania, zawracania i wykonywania postoju wyrównawczego. Po przeprowadzeniu zmian w organizacji ruchu i budowie przedłużenia ul. Suwak w kierunku południowym do ul. Cybernetyki, proponuje się racjonalizację marszrutyzacji i rozkładów jazdy autobusów w ramach postulowanego w SZRST dostosowywania sieci do zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.

Program inwestycji infrastrukturalnych dla Służewca biurowego

Wnioski z Analiz pozwoliły na sformułowanie programu inwestycyjnego, nazwanego roboczo „Programem inwestycji infrastrukturalnych dla Służewca biurowego” (Program), możliwego do realizacji w perspektywie krótko- i średniookresowej. Koszt realizacji Programu szacuje się na 35 mln zł, co przy kosztach przebudowy ul. Marynarskiej rzędu 80 mln zł stanowi atrakcyjną alternatywę. W pierwszej kolejności, już w latach 2015-2016, możliwe jest przeprowadzenie następujących, tzw. miękkich działań:

- poprawa obsługi transportem publicznym – zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowych i tramwajowych, uruchomienie nowych linii autobusowych,
- wprowadzenie SPPN oraz zmiana organizacji ruchu – uporządkowanie parkowania połączone z wyznaczeniem przystanków autobusowych na skrzyżowaniu ulic Suwak i Domaniewskiej,
- przedłużenie ul. Suwak do ul. Cybernetyki,
- koordynacja sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Wołoskiej / koordynacja sieciowa.

W drugiej kolejności, w latach 2017-2020, przeważają tzw. działania twarde, które wymagają zaangażowania większych środków finansowych:

- budowa trasy tramwajowej w ciągu al. Wilanowskiej, na odcinku od ronda UE do stacji metra Wilanowska, dalsze zwiększenie częstotliwości kursowania linii tramwajowych,
- przedłużenie ul. Woronicza do ul. Żwirki i Wigury przez ul. Wyjazd, remarszrutyzacja istniejących lub uruchomienie nowych linii autobusowych,



Fot. Witold Urbanowicz

- budowa ul. Nowy Wynalazek i południowego odcinka ul. Suwak,
- otwarcie lewoskrętu z ul. Cybernetyki w ul. Rzymowskiego,
- dodatkowe pasy do lewoskrętu z ul. Wołoskiej w ul. Domaniewską,
- budowa sieci infrastruktury rowerowej na obszarze Służewca i przeniesienie części podróży z podsystemów transportu publicznego i samochodowego do podsystemu rowerowego,
- budowa dodatkowego pasa do lewoskrętu z ul. Marynarskiej w ul. Wołoską na wlocie zachodnim i wyspie ronda Unii Europejskiej.

Podsumowanie

Nie ulega wątpliwości, że prognozy ruchu w układzie obwodowym, a także w ciągu ulic poprzecznych, wynikające z rozwoju obszaru Służewca, uzasadniają przebudowę m.in. ul. Marynarskiej, a także budowę wiaduktu w ciągu ul. Postępu. Jednocześnie jest to jeden z wielu przykładów, kiedy duża inwestycja infrastrukturalna rozwiązuje lub przesuwa punktowe problemy, powodując równoległe kongestię w przyległym obszarze, związaną z wydłużeniem podróży lub ograniczeniem dostępności, wynikającym z np. podwyższenia klasy technicznej ciągu. Zagadnienie ograniczenia dostępności wymaga tu szczególnego podkreślenia, bowiem projekt zmian w układzie komunikacyjnym ciągu ul. Cybernetyki, obarczony przyjęciem zbyt wysokiej klasy technicznej i rozwiązań sprzecznych ze strukturą kierunkową ruchu na skrzyżowaniach, nie przyczynił się do poprawy dostępności przyległego obszaru. Za kluczowe trzeba zatem uznać właściwy dobór obszaru, a także szczegółowości analizy ruchu, która dzięki mikrosymulacjom ruchu pozwala na ujawnienie szeregu niewielkich, acz istotnych rezerw poszczególnych podsystemów transportu, dzięki czemu możliwa jest poprawa warunków ruchu jak największej liczby użytkowników.

Należy podkreślić, że realizacja Programu pozwala na poprawę warunków ruchu tranzytowego w układzie obwodowym poprzez separację i rozłożenie ruchu lokalnego na istniejące i nowe, uzupełniające i wewnętrzne połączenia w sieci drogowej, a tym samym pozwala odsunąć w czasie budowę kosztownych rozwiązań różnopoziomowych. Z kolei realizacja częściowego rozwiązania, za jakie należy uznać ograniczony jedynie do ul. Marynarskiej projekt przebudowy układu obwodowego, wręcz wymusza realizację Programu i ponoszenie podwójnych kosztów, związanych z realizacją dużej inwestycji infrastrukturalnej i kilku mniejszych i tak pożądanych inwestycji. Ujawnia się też wyższość prowadzenia szeregu drobnych inwestycji rozłożonych w obszarze, uwalniających proste rezerwy,

Fot. Witold Urbanowicz



zamiast realizacji pojedynczych inwestycji, prowadzących do punktowej, rzadko liniowej poprawy warunków ruchu. Paradoks ten jest szczególnie widoczny na przykładzie Służewca, którego dostępność jest ograniczona już w stanie istniejącym przez linię kolei radomskiej i brak części sieci drogowej, a po przeprowadzeniu dużej inwestycji ulegnie dalszemu pogorszeniu.

Zwiększenie podaży ruchu tramwajowego o ok. 25%, wsparte remarszrutyzacją linii autobusowych, pozwala na sprostanie wyzwaniu, jakim jest prognozowany w horyzoncie 2025 r. wzrost popytu o co najmniej 30%, związany z rozwojem zagospodarowania, a co za tym idzie wzrostem liczby mieszkańców i osób pracujących. Pierwsze kroki w tym kierunku mogą być poczynione poprzez wymagające niewielkich nakładów miękkie inwestycje, ograniczające się do wprowadzających priorytet dla transportu publicznego zmian w sterowaniu ruchem.

Szczególne wyzwanie stoi przed podsystemem rowerowym, który dzięki niskim kosztom realizacji infrastruktury w połączeniu z niewielką zajętością terenu, często ograniczoną do istniejącego korytarza transportowego, pozwala na przejęcie części podróży z innych podsystemów, a także zwiększenia liczonej w osobach sumarycznej przepustowości sieci transportowej szacunkowo o 20-30%.

Nade wszystko ważne jest konsekwentne realizowanie polityki transportowej. Przykład Służewca, gdzie najistotniejsze środki realizacji polityki transportowej m.st. Warszawy, za które odpowiada miasto, nie są realizowane pomimo uchwalenia SZRST oraz podkreślania w analizach zasadności ich stosowania, jest szczególnie widoczny w świetle obserwowanych problemów obsługi transportowej. Brak proaktywnej polityki władz doprowadził do przekroczenia komunikacyjnej pojemności obszaru i niekontrolowanych załamania warunków ruchu, a dalsze zaniedbania mogą spowodować zatrzymanie zagospodarowania obszaru lub w skrajnym przypadku zapoczątkować proces dezurbanizacji.

O autorze:

Mgr inż. budownictwa lądowego, specjalista w Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie, członek stowarzyszenia SISKOM, właściciel JKO Consulting.

Bibliografia:

- [1] Plan zagospodarowania m. st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uchwalony przez Radę m.st. Warszawy Uchwałą nr XXXVIII/492/2001 z dnia 9 lipca 2001 r.
- [2] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalone przez Radę m.st. Warszawy Uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10 października 2006 r., zmienione Uchwałą nr L/1521/2009 z dnia 26 lutego 2009 r., uzupełnioną Uchwałą nr LIV/1631/2009 z dnia 28 kwietnia 2009 r., ponownie zmienione Uchwałą nr XCII/2689/2010 z dnia 7 października 2010 r.
- [3] Uchwała Nr XLVII/1271/2012 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ulicy Konstruktorskiej.
- [4] Uchwała Nr XXIX/625/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ulicy Cybernetyki część I.
- [5] Uchwała Nr LVI/1705/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Służewca Wschodniego.
- [6] Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, przyjęta przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy Uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 r.
- [7] Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m. st. Warszawy do roku 2035, WYG International Sp. z o.o. dla Urzędu m.st. Warszawy, 2009 r.
- [8] Koncepcja rozwoju Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, Transprojekt Gdański Sp. z o.o. dla Zarządu Dróg Miejskich, 2012 r.
- [9] Ekspertyza techniczna dot. prognozy i analizy ruchu drogowego w związku z rozwojem układu drogowego Służewca w Warszawie, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska dla Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych, 2015 r.
- [10] Określenie korytarzy dla III linii metra w Warszawie, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy SA dla m.st. Warszawy, 2006 r.
- [11] Studium komunikacyjne Mokotowa w związku z projektem przebudowy ul. Marynarskiej, TransEko sp.j. dla Zarządu Dróg Miejskich, 2008 r.
- [12] Analizy funkcjonalno-ruchowe dla obszaru Służewca, JKO Consulting dla Adgar Poland sp. z o.o. i HB Reavis Poland Sp. z o.o., 2015 r.
- [13] Rozwiązania przedstawione w ramach projektu Przebudowa ulicy Marynarskiej na odcinku od ul. Taśmowej do ul. Rzymowskiego wraz z budową wiaduktu w ciągu ul. Postępu i budową kładki dla pieszych nad ul. Marynarską, przebudową linii tramwajowej i sieci uzbrojenia terenu.

MIEJSCA

Hubert Barański

3.1. Nowe centrum Łodzi jako ważny węzeł transportowy

Łódź jest miastem dotychczas często pomijanym na transportowej mapie Polski. Pomimo centralnego położenia, przez wiele lat omijały ją wszelkie główne szlaki transportowe, zarówno drogowe, jak i kolejowe. Ale to się powoli zmienia za sprawą powstających autostrad oraz budowanego nowego dworca Łódź Fabryczna, będącego jednym z głównych elementów Nowego Centrum Łodzi. W tym projekcie dużą wagę przykładana się także do nowych przestrzeni publicznych oraz transportu rowerowego i pieszego.

Położenie Łodzi jest siłą regionu, a realizacja inwestycji autostradowych sprawiła, iż Łódź stała się hubem logistycznym z ogromnym potencjałem. Bariery w rozwoju pozostaje jednak infrastruktura kolejowa, której braki sprawiają, że firmy logistyczne zmuszone są ponosić wyższe koszty dostawy towarów transportem samochodowym. Stan ten wymaga dalszych inwestycji, na przykład poprzez rozbudowę połączenia centrum logistycznego w Strykowie z linią kolejową nr 3, stanowiącą część korytarza transportowego w sieci TEN-T Morze Północne – Bałtyk. W rejonie Łodzi krzyżują się dwa z dziewięciu europejskich korytarzy transportowych. Korytarz wschód – zachód stanowi jednocześnie fragment euroazjatyckiego korytarza transportowego.

Strategiczne położenie miasta w sercu kraju sprawia, że jest ono w sposób naturalny także węzłem komunikacyjnym w transporcie pasażerskim. W chwili obecnej miasto jest węzłem głównie autostradowym z dobrze rozwiniętą siecią połączeń autobusowych. Prowadzone są jednak prace realizacyjne i projektowe mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej w transporcie kolejowym. Kluczowe znaczenie ma tutaj budowa głównego dworca kolejowego Łódź Fabryczna, który zlokalizowany jest pod ziemią. Wraz z zakończeniem budowy tunelu średnicowego stanie się on jednym z głównych dworców kolejowych w kraju. Planowana jest także budowa linii kolei dużych prędkości „Y”, łączącej Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań, a w dalszej perspektywie także dającej możliwość szybkiego dotarcia do Berlina i Pragi. Linia ta stanowić będzie o dalszym rozwoju miasta i regionu.

Łódź leży w centrum kraju, na szlaku przecinających się historycznych traktów komunikacyjnych na kierunkach wschód – zachód oraz północ – południe wpisanych do europejskich korytarzy transportowych. Wykorzystanie i zdyskontowanie tego położenia jest kluczowym zadaniem dla władz miasta i województwa. Brak odpowiedniej sieci transportowej, w szczególności połączeń transportu publicznego, jest jednak obecnie jedną z barier dla rozwoju regionu, borykającego się z brakiem spójności przestrzennej, wysokimi kosztami transportu przekładanymi na budżet miasta i województwa oraz użytkownika prywatnego, ograniczoną mobilnością mieszkańców i izolacją obszaru centralnie położonego na terenie kraju.

Historycznie budowane linie kolejowe na terenie łódzkiego węzła kolejowego (ŁWK) przeznaczone były do obsługi ruchu towarowego, co ma do dziś negatywny wpływ na organizację pracy pociągów w ruchu pasażerskim. W ruchu pasażerskim łódzki węzeł kolejowy charakteryzuje się niską przepustowością i dysfunkcjonalnością ze względu na brak obsługi wszystkich relacji. Ruch pociągów regionalnych odbywa się po dwóch niezależnych sieciach połączeń, gdzie część zachodnia nie obsługuje centrum miasta. Centralnie położony dworzec Łódź Fabryczna obsługuje głównie pociągi w kierunku Warszawy, a pociągi dalekobieżne objeżdżają Łódź od strony zachodniej oraz zmieniają kierunek jazdy na stacji Łódź Kaliska. Leżąca w sercu kraju Łódź nie przyjmuje pociągów InterCity, brak jest połączeń międzynarodowych, częstotliwość pociągów nie stanowi właściwej oferty przewozowej w ruchu aglomeracyjnym, a transport kolejowy w wewnętrznych przewozach miasta praktycznie nie występuje.

Inwestycje kolejowe w ramach łódzkiego węzła kolejowego

Poprawa dostępności transportowej Łodzi została uznana za determinantę dla dalszego rozwoju miasta. Władze miasta i samorządu województwa podjęły się realizacji we współpracy z PKP SA i PKP PLK pakietu zintegrowanych terytorialnie i funkcjonalnie projektów transportowych kluczowych dla przyszłości miasta:

- Budowa podziemnego centralnego dworca kolejowego Łódź Fabryczna.
- Budowa tunelu kolejowego, spinającego bezpośrednio wschodnią i zachodnią część miasta, skracająca do kilku minut czas przejazdu między dwoma częściami Łodzi. Obecny układ linii kolejowych nie jest dostosowany do potrzeb ruchu pasażerskiego. Czas przejazdu południową częścią kolei obwodowej o bardzo ograniczonej przepustowości (linia jednotorowa) wynosi nawet 30 minut, a ze strony zachodniej, południowo- i północno-zachodniej nie ma możliwości dojazdu koleją do centrum miasta.
- Połączenie obszaru metropolitalnego Łodzi i miast wojewódzkich wysokiej jakości koleją aglomeracyjną.
- W czerwcu 2014 r. ruszyły pierwsze połączenia nowoczesnymi pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA), której głównym zadaniem jest pełnienie funkcji rdzenia transportu publicznego regionu, a także czynnika spajającego region województwa.
- Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych na liniach ŁKA.
- Modernizacja linii kolejowych do Sieradza i do Kutna.

W dalszym horyzoncie czasowym planowane są także:

- Budowa nowej linii kolejowej do Bełchatowa i do Wielunia, dwóch dużych miast województwa pozbawionych sieci kolejowej.
- Budowa kolei dużych prędkości (KDP). Korytarz transportowy prowadzący przez Łódź jest jednym z elementów bazowej TEN-T w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Budowa ta zmniejszy izolację Łodzi od innych części kraju, pozwoli na szybką podróż między Poznaniem, Wrocławiem, Łodzią a Warszawą, zapewni także połączenie Łodzi o charakterze międzynarodowym. Prognozy mówią o ruchu powyżej 25 tys. pasażerów na dobę na polskiej sieci KDP. W obszarze planowanych linii skoncentrowane jest aż 38% populacji kraju, zamieszkujące miasta w zasięgu KDP i współpracujących linii kolejowych. Docelowo pociągi kolei dużych prędkości będą w Łodzi zatrzymywać się na nowym dworcu kolejowym Łódź Fabryczna.

Nowy dworzec Łódź Fabryczna

W 2011 r. zamknięto dotychczasowy dworzec kolejowy Łódź Fabryczna, który był naziemnym dworcem czółowym. Obiekt był w bardzo złym stanie technicznym i posiadał ograniczoną funkcjonalność – jedynie węzła kolejowego i autobusowego, z infrastrukturą w złym stanie technicznym. Przestrzeń wokół dworca była również bardzo zaniedbana. Składały się na nią ogromny parking przed dworcem, zaniedbane budynki kamienic, bryła zburzonego już hotelu Centrum. Przestrzeń ta była wyjątkowo nieprzyjazna dla użytkownika, w szczególności pieszego. Było to miejsce, przez które w założeniu użytkownik miał tylko przejechać samochodem i dotrzeć do pociągu.

Ze względu na skalę projektu funkcjonowanie nowego dworca Łódź Fabryczna można podzielić na trzy etapy.

Pierwszy etap użytkowania nowego podziemnego dworca kolejowego przewidziany jest na koniec 2016 r. W tym czasie powinna zostać również zakończona przeciągająca się modernizacja linii kolejowej nr Łodzi do Warszawy. Realizowany dworzec będzie obsługiwać ok. 20 tys. pasażerów w ciągu doby. Pasażerowie będą mogli sprawnie

Fot. Kasper Fiszer



przesiadać się zarówno do miejskich środków transportu, jak i krajowej komunikacji autobusowej oraz pociągów Przewozów Regionalnych i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, która w dobrym standardzie zapewni dotarcie z centrum Łodzi do Koluszek. Aglomeracyjny ruch kolejowy z Sieradza, Kutna i Łowicza będzie jednak w dalszym ciągu koncentrować się głównie wokół dworców Łódź Kaliska i Łódź Widzew.

Drugi etap nastąpi w momencie zakończenia budowy i oddania do eksploatacji tunelu średnicowego dla kolei konwencjonalnej, łączącego dworzec Łódź Fabryczna z dworcem Łódź Kaliska i stacją Łódź Żabieniec. Dotychczasowy dworzec czołowy stanie się wtedy dworcem przelotowym. Według ostatnich zapewnień ma to nastąpić do 2023 r., co stanowić będzie doskonałe ukoronowanie 600. rocznicy nadania Łodzi praw miejskich. Będzie to faza przełomowa dla poprawy sprawności łódzkiego węzła kolejowego, zarówno dla linii aglomeracyjnych i regionalnych, jak i dla linii dalekobieżnych. Usunięcie historycznych niefunkcjonalności, polegających na rozdzielaniu obsługi kolejną częścią wschodniej i zachodniej miasta, pozwoli na stworzenie zupełnie nowej oferty przewozowej. Na tym etapie PKP Intercity planuje poprowadzić przez Łódź pociągi w relacjach Warszawa – Wrocław oraz Bydgoszcz – Katowice. W ruchu aglomeracyjnym ten etap będzie stanowić moment pełnego otwarcia oferty połączeń do Łodzi z Sieradza, Kutna i Łowicza, gdyż możliwy stanie się szybki wjazd pociągów do centrum miasta. Umożliwi to także otwarcie nowych połączeń w ruchu przelotowym, np. z Koluszek do Sieradza czy też z Łowicza do Koluszek, co poprawi w znaczący sposób spójność obszaru aglomeracji łódzkiej.

Trzecim etapem będzie uruchomienie linii kolei dużych prędkości, która według planów połączy Warszawę, Łódź i Poznań oraz Wrocław, zatrzymując się na budowanym już obecnie w ramach infrastruktury dworca wydzielonym peronie.

Uzupełnieniem inwestycji kolejowych są działania obejmujące komunikację publiczną. System transportowy wokół dworca zostanie przebudowany. Głównym założeniem jest maksymalne zbliżenie publicznego transportu zbiorowego do budynku dworca. Dlatego też w ramach projektu przebudowywany jest układ tras tramwajowych. Wyremontowane zostały torowiska w ul. Narutowicza, trwa remont ul. Kilińskiego, powstanie też nowe torowisko wzdłuż północnej ściany dworca. Docelowo większość linii tramwajowych będzie się zatrzymywać na przystanku tramwajowym zlokalizowanym przed głównym wejściem do dworca.

Plany na Nowe Centrum Łodzi

Perspektywa rozwoju transportu kolejowego, w szczególności utworzenia ponadregionalnego i międzynarodowego węzła modalnego w miejsce starego dworca, została zauważona przez władze miasta jako szansa na rady-

kalnie nowe spojrzenie na okoliczne zaniedbane tereny z torami i obszarami kolejowymi, rozcinającymi struktury miejskie. Warunkiem zmian było uwolnienie tych terenów od infrastruktury kolejowej, co było naturalną konsekwencją nowego układu opartego na budowie linii średnicowej wschód – zachód w tunelu i przeniesienia dworca pod ziemię.

Nowe Centrum Łodzi (NCL) to spektakularny program przebudowy kwartału miasta o powierzchni 100 hektarów. Program obejmuje szereg inwestycji prowadzonych m.in. przez jednostki miejskie, spółki kolejowe oraz inwestorów prywatnych. Przestrzeń, która od wielu lat nie spełniała funkcji miastotwórczej, teraz zostanie odzyskana dla mieszkańców, stając się miejscem dla nowej infrastruktury kulturalnej, komunikacyjnej, mieszkaniowej, usługowej i biurowej. Uzupełnieniem będą liczne działania w zakresie rewitalizacji istniejącej zabudowy.



Według strategii komunikacja piesza i rowerowa stanowić powinna podstawowy środek transportu w ścisłym centrum i uzupełniać system transportowy na terenie całego miasta.

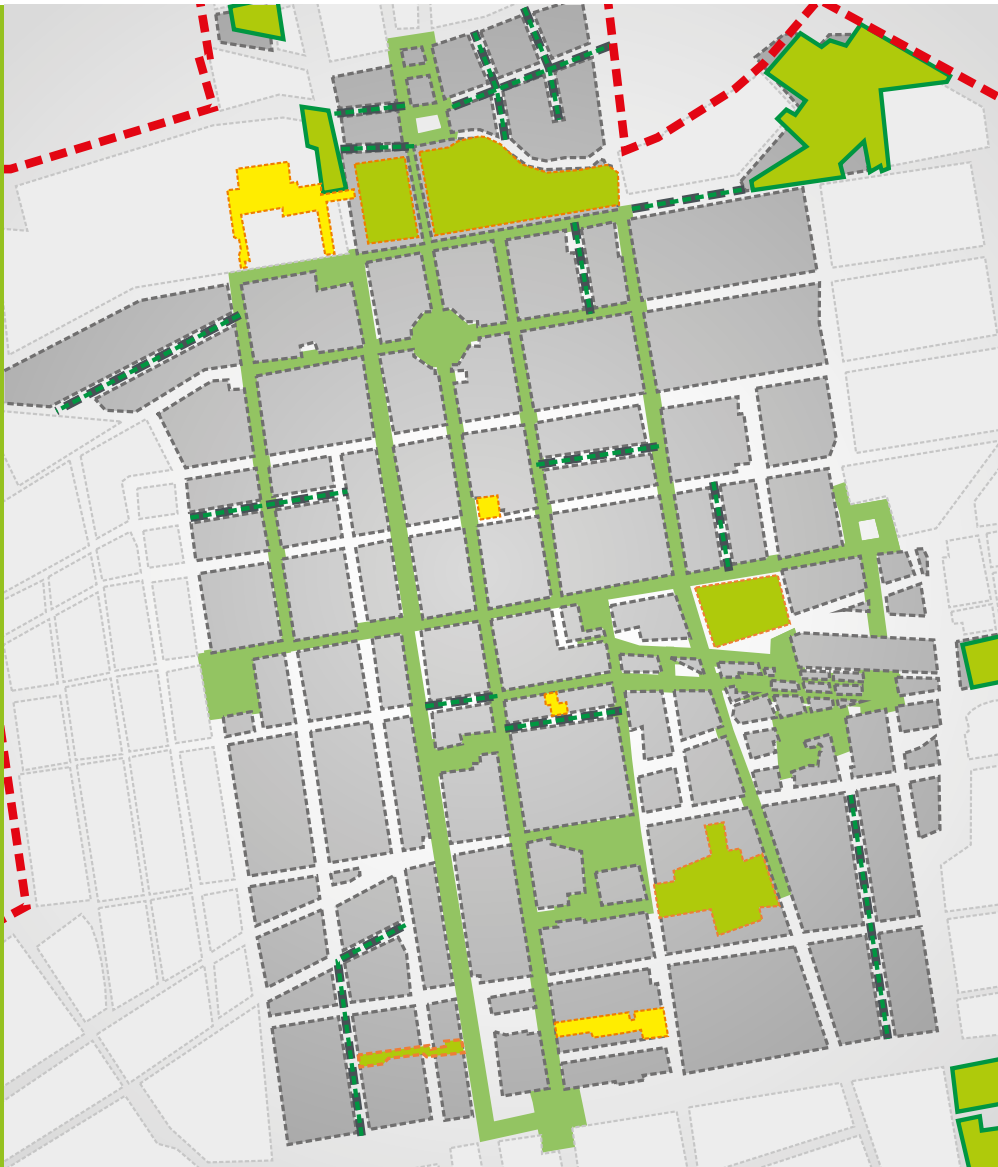
To ogromne urbanistyczne wyzwanie pomoże zrewitalizować zaniedbane łódzkie śródmieście. Wraz z innymi działaniami rewitalizacyjnymi, podejmowanymi przez miasto w ramach programu rewitalizacji obszarowej centrum Łodzi, obejmującymi projekty w sferze społecznej, ekonomicznej, przestrzennej oraz kulturowej, przyczyni się do poprawy jakości życia w centrum miasta, cofnięcia procesu degradacji przestrzeni zurbanizowanej, pobudzenia rozwoju poprzez wzrost aktywności gospodarczej i społecznej, poprawę jakości środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa historycznego i kulturowego. Określi także charakter Łodzi na najbliższe lata – jako miasta przemysłów kreatywnych i kandydata do organizacji wystawy International Expo 2022 poświęconej rewitalizacji. Program NCL został powołany do życia uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi 28 sierpnia 2007 r. Pierwotnie projekt obejmował teren zamknięty ulicami Tuwima, Sienkiewicza, Narutowicza i Kopcińskiego. 4 lipca 2012 r., w celu silniejszego powiązania obszaru NCL z historycznym centrum opartym na ul. Piotrkowskiej, program został rozszerzony o kwartał ulic: Tuwima, Piotrkowska, Narutowicza i Sienkiewicza.

Koncepcja obejmuje zrównoważenie struktury funkcji miejskich i dążenie do budowy centrum wielofunkcyjnego, w którym obecne są funkcje mieszkaniowe, komercyjne (w tym biurowe), kulturalne, rekreacyjne, tereny zieleni itp., zgodnie z nowymi założeniami polityki ograniczania indywidualnego ruchu samochodowego w obszarze miejskim. Na zlecenie miasta w 2013 r. firma doradcza Deloitte opracowała analizę funkcjonalnego zagospodarowania terenu objętego programem Nowego Centrum Łodzi, wykorzystując benchmarking – przykłady różnych struktur funkcjonalnych w centrach innych miast, m.in.: Lyon, Sheffield, Manchester, Stuttgart, Lipsk, Liverpool, Dusseldorf.

Woonerf, czyli ulica do życia

Uzupełnieniem przestrzeni dookoła NCL będą tak zwane woonerfy – ulice budowane według sprawdzonej w zachodniej Europie filozofii „ulicy do życia”. Oznacza to, że na takich ulicach samochody są jedynie gośćmi, a pierwszeństwo mają piesi oraz rowerzyści. Pojęcie to pochodzi z języka holenderskiego i w wolnym tłumaczeniu oznacza „ulicę do mieszkania”. Termin ten dotyczy sposobu projektowania ulicy w strefie zurbanizowanej w taki sposób, aby przy zachowaniu podstawowych funkcji danej ulicy położyć szczególny nacisk na uspokojenie ruchu. Idea woonerven pojawiła się w latach 70. XX w. w Holandii, kiedy gwałtowny wzrost liczby samochodów zmusił inżynierów do ograniczenia ruchu w strefach wymagających szczególnej ochrony – w pobliżu szkół i stref zamieszkania. Rewolucyjnym podejściem przy projektowaniu stref woonerf jest takie gospodarowanie zasobami ulicy, że przy zachowaniu jej wszystkich kluczowych funkcji (komunikacyjnej, zagwarantowania miejsc parkingowych, obsługi przez pojazdy specjalne) można stworzyć przestrzeń o wysokim poziomie bezpieczeństwa, walorach estetycznych, a przede wszystkim miejsce, gdzie przyjemnie spędza się czas. W pewnym sensie woonerf jest sposobem komponowania ulicy, gdzie po nadaniu priorytetu osobom pieszym i cyklistom stwarzamy miejsce, które poza funkcją komunikacyjną staje się również niewielką przestrzenią publiczną. Można zatem powiedzieć, że woonerf jest jednocześnie ulicą, deptakiem, parkingiem i miejscem spotkań mieszkańców.

Rysunek 1. Nowe Centrum Łodzi – planowane strefy funkcjonalne.
Źródło: Urząd Miasta Łodzi



- | | | | |
|---|--------------------------------|---|---------------------------------------|
|  | Granica Strefy Wielkomięjskiej |  | przestrzeń publiczna |
|  | Rdzeń Strefy Wielkomięjskiej |  | kluczowa przestrzeń publiczna |
|  | pozostałe |  | zielona przestrzeń publiczna |
| | |  | kluczowa zielona przestrzeń publiczna |
| | |  | przestrzeń prywatna upubliczniona |
| | |  | podwórzec miejski - woonerf |

Pierwszą tego typu ulicą w Polsce jest ul. 6 Sierpnia w Łodzi, która przylega od strony zachodniej do ul. Piotrkowskiej. Powstała dzięki samym mieszkańcom, którzy zgłoszowali na zgłoszony do Budżetu Obywatelskiego projekt, którego ideę Łodzi przedstawiała jako pierwsza Fundacja Normalne Miasto Fenomen. Na swojej witrynie internetowej (www.woonerf.dlalodzi.info) organizacja zamieściła obszerny opis, czym jest woonerf. Pomysł na tyle spodobał się mieszkańcom, że nie tylko zgłosili go do Budżetu Obywatelskiego, ale również wybrali. Dzięki sukcesowi oddanej w 2014 r. ulicy pojawiły się kolejne propozycje. Dzięki temu jeszcze w 2015 r. powstaną podobne aranżacje przestrzeni na ul. Traugutta (łączącej ul. Piotrkowską z NCŁ) i ul. Piramowicza (w bezpośrednim sąsiedztwie NCŁ). Sam Zarząd Dróg i Transportu także przychylił się do takiej koncepcji zmieniania ulic, dzięki czemu ulice Knychalskiego, Węglowa oraz Lindleya w obszarze NCŁ także będą tworzone według tej koncepcji.

Pomysł na ulicę Piotrkowską

W 2009 r. uchwalono strategię głównej ulicy miasta. „Strategia rozwoju ulicy Piotrkowskiej w Łodzi na lata 2009-2020” powstała przy wykorzystaniu metody środowiskowej. Dokument został napisany, ponieważ łodzianie jednoznacznie stwierdzili, że jest on potrzebna Piotrkowskiej. To sami mieszkańcy Piotrkowskiej, jej użytkownicy i sympatycy wraz z władzami miasta w drodze konsultacji społecznych uzgodnili jej kształt i zadania. Efekty prac „Sztabu Piotrkowska” zostały przyjęte w postaci umowy społecznej pod nazwą „Kontrakt dla Piotrkowskiej”. Równoległe z pracami „Sztabu Piotrkowska” realizowane były badania marketingowe dotyczące ulicy w celu uzyskania możliwie obiektywnego obrazu aktualnej sytuacji i trafnego określenia polityki rozwoju dla najbardziej znanej łódzkiej ulicy.

Organizacja odpowiedniego systemu zarządzania była podstawowym warunkiem sukcesu realizacji strategii. Zgodnie z ujęciem marketingowym ulicę Piotrkowską należało potraktować jako produkt, który trzeba świadomie kształtować i odpowiedzialnie nim zarządzać. Do zarządzania Piotrkowską i bezpośredniej koordynacji prac nad realizacją Strategii Rozwoju Ulicy Piotrkowskiej powołani zostaną: Menadżer Piotrkowskiej, Zespół Obsługi Piotrkowskiej oraz Zespół Wdrożeniowy.

Ulica Piotrkowska, będąca sercem miasta, funkcjonuje w świadomości mieszkańców i turystów jako deptak (na odcinku od pl. Wolności do al. Piłsudskiego). W przestrzeni ulicy jeżdżą jednak także samochody, co w znaczący sposób pogarszało jej atrakcyjność i komfort użytkowania przez pieszych, często wręcz zniechęcając do korzystania z istniejącej oferty usługoworozrywkowej. Prawdziwy deptak, atrakcyjny dla pieszych, powinien charakteryzować się całkowitym brakiem samochodów, do czego dążą władze miasta, podwyższając jakość przestrzeni ul. Piotrkowskiej. Takie działania powodują także wzrost wartości renty gruntowej, co obserwować można na licznych przykładach miast zachodnioeuropejskich. Docelowo, całkowite zamknięcie opisywanego odcinka Piotrkowskiej wymaga umożliwienia mieszkańcom dojazdu do posesji zlokalizowanych przy ul. Piotrkowskiej od strony ulic równoległych. Celem w tym przypadku jest także ograniczenie liczby pojazdów parkowanych przy krawężniach ulic w ścisłym centrum miasta i w podwórkach przylegających do deptaku.



Ulica Piotrkowska wraz z kwartałami przyległymi stanowi ścisłe centrum Łodzi, które wymaga kontrolowanego i uporządkowanego rozwoju w odniesieniu do całego systemu przestrzennego miasta.

Pierwszy etap realizacji zadania strategii zakładał uporządkowanie ruchu samochodowego na odcinku od pl. Wolności do al. Mickiewicza/Piłsudskiego, w tym weryfikację i ograniczenie liczby wydawanych pozwoleń na wjazd na Piotrkowską, a także dopuszczenie wjazdu samochodów dostawczych jedynie w określonych godzinach (od 6-11). Ten etap obejmował również restrykcyjną egzekucję zakazu parkowania na ul. Piotrkowskiej, przy jednoczesnym wyznaczeniu miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych na ulicach prostopadłych. Ograniczony został także wjazd taksówek do 1 minuty podczas obsługi pasażerów. Na przecnicach ul. Piotrkowskiej wyznaczono czasowe postoje, funkcjonujące w godzinach od 18 do 6 rano.

Fot. Kasper Fiszer



Aby usprawnić i umożliwić dojazd na Piotrkowską z innych części miasta również alternatywnym środkiem transportu – rowerem, niezbędne stało się włączenie ulicy w system łódzkiej dróg rowerowych i budowa odpowiedniej, zapewniającej bezpieczeństwo infrastruktury, a także miejsc postojowych. Dlatego na odcinku 2 km ul. Piotrkowskiej ustawiono ponad 140 stojaków na rowery, a sama ulica stała się główną magistralą rowerową w Śródmieściu, łączącą trasę W-Z z pl. Wolności i Manufakturą. Ogromna liczba rowerzystów (nawet kilka tysięcy osób dziennie) korzystająca z tego udogodnienia sprawia, że coraz częściej o ulicy mówi się, iż jest to ulica rowerowa.

Ulica Piotrkowska wraz z kwartałami przyległymi stanowi ściśle centrum Łodzi, które wymaga kontrolowanego i uporządkowanego rozwoju w odniesieniu do całego systemu przestrzennego miasta. Niezbędne stało się zatem przygotowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru ul. Piotrkowskiej i kwartałów przyległych. Plan miejscowy miał się stać narzędziem wyznaczającym zasady i kierunki rozwoju tego obszaru oraz przyczynić się do skoordynowania działań przestrzennych, zwłaszcza inwestycyjnych, władz publicznych oraz inwestorów prywatnych. Plan miał być również narzędziem utrzymania ładu przestrzennego w tym obszarze.

Przestrzeń publiczna według strategii

Według uchwalonej w czerwcu 2012 r. Strategii Przestrzennego Rozwoju Łodzi przestrzeń publiczna „(...) oznacza przestrzeń ogólnodostępną, będącą własnością publiczną, czyli wszystkich mieszkańców miasta”. Ponadto: „Dobrze zagospodarowana i utrzymana przestrzeń publiczna jest jednym z ważniejszych mierników jakości miasta. Aby była odpowiednio ukształtowana, musi być zdefiniowana przestrzennie za pomocą pierzei budynków, które wchodzi w dialog z przestrzenią, którą wyznaczają, oraz za pomocą usług, znajdujących się w parterach. W popularnym ujęciu przestrzenią publiczną są place, ulice, pasáže oraz parki i skwery”.

Miarą jakości przestrzeni publicznych jest przede wszystkim sposób ich użytkowania: liczba i jakość aktywności ludzi w niej się pojawiających oraz szeroko rozumiane uwarunkowania estetyczne, będące narzędziem uatrakcyjniania przestrzeni.

Zasadą porządkowania istniejących i wprowadzania nowych przestrzeni jest umożliwianie zaistnienia funkcji aktywizujących życie między budynkami (zgodnie z koncepcją Jana Gehla) oraz czytelny podział na przestrzeń publiczną (dostępną dla wszystkich), oraz prywatną – dostępną w zależności od woli właściciela. Dlatego miasto wyznaczyło system kluczowych przestrzeni publicznych. Podstawą do ich wyznaczenia były następujące wytyczne:

- traktowanie istniejących przestrzeni o dużym znaczeniu jako rdzenia systemu,
- hierarchia oraz różnorodność funkcjonalna i estetyczna,
- punkty węzłowe,
- ciągłość komunikacji,
- możliwość rozbudowy przestrzeni od centrum na zewnątrz.

Według strategii komunikacja piesza i rowerowa stanowić powinna podstawowy środek transportu w ścisłym centrum i uzupełniać system transportowy na terenie całego miasta. Zakłada ona także konieczność uwzględnienia komunikacji rowerowej w nowych przestrzeniach publicznych wewnątrz istniejących kwartałów oraz pasów dla rowerów w ulicach Strefy Wielkowiejskiej, zgodnie z polityką rowerową miasta.

Łódź się zmienia

Opisywane w tekście rozwiązania transportowe oraz przestrzenne pokazują, że liczące ponad 700 tys. mieszkańców miasto cały czas się rozwija i zmienia. Coraz częściej w Łodzi podejmowane są nowatorskie na skalę Polski rozwiązania, a jednym z czynników, jakie wzięto pod uwagę, jest dobre skomunikowanie ze względu na centralne położenie miasta. Należy jednak mieć na uwadze, że rodzaj transportu zależy od planowanych do przebycia odległości. Dlatego nowe centrum miasta ma należeć głównie do niezmotoryzowanych, a planowane inwestycje sprawią, że będzie można do niego w łatwy sposób dojechać koleją oraz transportem zbiorowym. Łódź chce połączyć inwestycje kolejowe oraz proces rewitalizacji śródmieścia i dzięki temu wykorzystać szansę na powstanie nowego centrum Łodzi, gdzie transport zbiorowy będzie ważnym czynnikiem podnoszącym jakość życia mieszkańców śródmieścia.

O autorze:

Prezes Fundacji Normalne Miasto Fenomen. Członek Łódzkiej Rady Działalności Pożytku Publicznego, członek nowo powstałej Miejskiej Rady Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zaangażowany w sprawy transportu w mieście, przestrzeni publicznej oraz działalność na rzecz zmian w łódzkim samorządzie.

Łukasz Franek

3.2. Kraków – w stronę lepszej mobilności

Wstęp

Działania podejmowane od wielu lat w Krakowie, w zakresie zarządzania mobilnością mieszkańców, charakteryzuje innowacyjność i nastawienie na preferowanie ruchu pieszego oraz transportu publicznego. Istnieją już dorośle pokolenia, które nie pamiętają, że w przeszłości można było wjechać własnym samochodem na Rynek Główny oraz przyległe ulice, bowiem strefa ograniczonego ruchu funkcjonuje już od końca lat 80. Nie ma w Polsce drugiego dużego miasta z tak obszerną strefą, która niemal przy każdym przemieszczaniu się pomiędzy dzielnicami wymusza ominięcie centrum.

- Efekty wprowadzenia pierwszych ograniczeń ruchu kołowego przyniosły wymierne korzyści [1]:
- spadek liczby pojazdów wjeżdżających w obszar Starego Miasta z ok. 16 000 do ok. 5 000 w ciągu doby,
- spadek natężenia ruchu pojazdów od 40% do 58%, na odcinkach I obwodnicy objętych uspokojeniem,
- na ulicach promienistych dochodzących do Starego Miasta natężenie ruchu zmalało od 10% do 25%,
- na obszarze objętym uspokojeniem ruchu prędkość ruchu pojazdów transportu zbiorowego zwiększyła się o 10%,
- spadł poziom hałasu na uspokajanych ulicach – od 3 do 10 dB w godzinach szczytu,
- spadła liczba wypadków w obszarze objętym uspokojeniem ruchu – o 43%,
- spadło stężenie dwutlenku azotu na całym obszarze śródmieścia – od 15% do 30%.

W tych samych badaniach określono poziom akceptacji społecznej dla wprowadzonego w 1988 r. ograniczenia ruchu kołowego wśród kierowców, z których wynika, że:

- 24% zrezygnowało z dojazdów samochodem do centrum miasta;
- 40% pozytywnie oceniło wprowadzone zmiany, natomiast 43% negatywnie;
- 60% była niezadowolona z informacji o strefach, w tym z oznakowania, a 63% nie zadowoliliła obsługą strefy komunikacją zbiorową;
- 79 % kierowców popiera działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego w mieście.

Dzięki wprowadzonym ponad 25 lat temu zmianom większość mieszkańców przywykła, że do centrum jedzie się tramwajem, rowerem lub idzie pieszo, co potwierdzają przeprowadzone w roku 2013 Krakowskie Badania Ruchu.

W ciągu ostatnich lat obszar z ograniczeniami jest systematycznie powiększany. Kolejne place (np.: Mały Rynek, Szczepański) i ulice (np.: Grodzka, Krupnicza) są zmieniane z parkingów na inne, bardziej przyjazne pieszym przestrzenie publiczne. Władze miasta starają się również wdrażać narzędzia dodatkowe jak systemy ITS, dzięki czemu uzasadnione jest określenie Krakowa jednym z krajowych liderów w zakresie działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Pomijając politykę, pozytywnie należy ocenić postępujące zmiany funkcjonalności przestrzeni. Kraków obecnie posiada jedną z najdłuższych na świecie sieci ulic zamkniętych dla ruchu samochodów, dłuższą niż słynny kopenhaski Stroget. Do innych pozytywnych procesów można zaliczyć porządkowanie uciążliwego parkowania na chodnikach w Śródmieściu, poszerzenie strefy płatnego postoj, niektóre inwestycje infrastrukturalne (pierwszy w Polsce tunel tramwajowy, korytarz szybkiego tramwaju do Krowodrzy Górki, czy oddawaną właśnie do użytku estakadę tramwajową nad układem torowym w Płaszowie), a także system ITS. Ten ostatni, choć nie jest idealny pod względem priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego, to jednak w porównaniu z innymi polskimi miastami z pewnością odważniejszy. Nowa estakada tramwajowa w Płaszowie dzięki rzadko spotykanemu w Polsce brakowi równoległej inwestycji w zakresie drogowym stanowi szansę na olbrzymi wzrost atrakcyjności terenów inwestycyjnych, dotąd cechujących się słabą dostępnością do transportu zbiorowego.



Badania zagraniczne wskazują na wyraźne przeszacowywanie przez prowadzących działalność gospodarczą udziału dojazdu samochodem wśród swoich klientów.

Wystawiając laurkę, nie sposób nie wymienić perfekcyjnej integracji sieci tramwajowej z najważniejszymi stacjami kolejowymi. Wspomniane już oddanie do użytku estakady tramwajowej kończy zarazem rozpoczętą pod koniec lat 90. budowę linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, dzięki czemu możliwe będzie osiągnięcie zakładanej dla tego typu systemu prędkości handlowej około 26km/h. KST został w pełni zintegrowany z linią kolejową E-30 na Dworcu Głównym oraz na drugim najważniejszym dworcu – Kraków Płaszów, umożliwiając bezpośrednie przejście pomiędzy peronami, co jest w skali kraju rozwiązaniem unikatowym.

Najbliższe lata to jednak wyzwanie dla mieszkańców i władz miasta związane z wizją transportu zbiorowego w przyszłości. Rosnąca liczba turystów oraz dynamicznie rozwijający się rynek pracy w usługach kreują wielu nowych mieszkańców i użytkowników miasta, co oznacza konieczność zaplanowania systemu transportowego dla większej liczby ludzi, a także dla nowych obszarów inwestycyjnych. Pojawiła się zatem wizja metra, równolegle tworzony jest system kolei aglomeracyjnej oraz rozwijana sieć tramwajowa. Pojawiają się również pytania o kształt obszaru Śródmieścia w kontekście funkcjonalności – czy ma być ukierunkowane na mieszkańców, czy też na wzmożony ruch pieszych turystów? Po latach stagnacji dzięki referendum przyspieszył również program rozwoju infrastruktury rowerowej i tu pojawia się kolejne pytanie o rolę tego systemu w mieście – dominującą czy uzupełniającą?

Tłem wszystkich dyskusji jest kwestia rozwiązania problemu smogu, który stanowi olbrzymie wyzwanie i wymaga odważnych, prawdopodobnie niepopularnych społecznie decyzji. Podstawową kwestią jest jednak ustalenie zasad i formy rozwoju systemu transportowego pomiędzy mieszkańcami, ekspertami oraz władzami miasta. Czy wizja jest podobna do wiedeńskiego Seestadt, czy też krakowskiego Ruczaju? Czy wciąż uznajemy, że zrównoważony rozwój to linia tramwajowa z równoległą szeroką arterią dla samochodów?

Zdjęcia:
ul. Grodzka przed
i po otwarciu
dla pieszych.

Fot.: Łukasz
Franek



Śródmieście

Układ urbanistyczny śródmieścia Krakowa został niemal w całości ukształtowany przed erą motoryzacji, co znacząco determinuje zakres możliwych działań w ramach zarządzania mobilnością w tym obszarze. Wygasające powoli czasy dominacji samochodu jako miejskiego środka transportu dla tego typu dzielnic, o zwartej zabudowie, bez szerokich arterii, stanowią bardziej szansę niż ograniczenie. Publikacje światowej sławy duńskiego architekta Gehla wskazują jednoznacznie na wpływ formy urbanistycznej na zachowania społeczne, na przykład poprawę relacji międzyludzkich (np. znajomości) wraz ze zawężaniem się przekroju ulic. W Krakowie oprócz ul. Dietla nie istnieje żadna inna ulica wewnątrz drugiej obwodnicy o przekroju 2x2, większość ulic układu podstawowego to przekrój 1x2 lub 1x4 z torowiskiem na pasach wewnętrznych, często fizycznie odseparowanym od zewnętrznych pasów ruchu ogólnego. Stan obecny wymusza zatem działania ograniczające ruch indywidualny, ze względu na fakt, że nie ma fizycznej możliwości poszerzenia jezdni.

Zmiany infrastrukturalne w obszarze Starego Miasta w ostatnich kilkunastu latach to postępujące oddawanie przestrzeni pieszym. Zlikwidowano parkingi naziemne na Małym Rynku oraz placu Szczepańskim, obecnie pozostały jeszcze tylko dwa inne wewnątrz pierwszej obwodnicy: na placu Św. Ducha oraz placu Wszystkich Świętych. Sukcesywnie włączane do strefy zamkniętej dla ruchu samochodów są kolejne ulice: Pijarska, Grodzka, Krupnicza i Sienna. Pośrednio działania wymusza zwiększająca się liczba turystów odwiedzających miasto, w zdecydowanej większości przemieszczających się pieszo lub transportem zbiorowym, którzy nie mogą pomieścić się w istniejącej geometrii z ruchem samochodów i parkowaniem. Część działań (jak likwidacja parkingów na placach) to jednak przede wszystkim realizowanie przyjętej polityki transportowej i wprowadzanie zmian funkcjonalnych w przestrzeni publicznej.

Organizacja przestrzeni w ścisłym centrum miasta z silnym ograniczeniem ruchu indywidualnego, pod warunkiem wysokiej jakości estetycznej, na przykładzie Krakowa wydaje się być uzasadniona. Ograniczenia nie wpłynęły na pogorszenie się atrakcyjności inwestycyjnej, choć podnoszą się raczej nieuzasadnione głosy o wymieraniu obszaru centrum.

Jako przykład podawano likwidację dużej sieciowej księgarni sąsiadującej z Bazyliką Mariacką, jednak jak się okazało w krótkim okresie czasu, zmieniła ona jedynie lokalizację o kilkaset metrów, ustępując miejsca jednej z największych na świecie marek odzieżowych.

W lipcu 2013 r. wprowadzono ostatnie ograniczenia, włączając do strefy otwartej wyłącznie dla pieszych i rowerzystów odcinki ulic: Grodzkiej, Pijarskiej oraz Krupniczej, w sumie ponad 700 m. Badania MobilityHUB, polegające na porównaniu liczby podmiotów gospodarczych funkcjonujących na ulicy Grodzkiej w lipcu 2011 r. oraz lipcu



Zdjęcia:
ul. Grodzka przed
i po otwarciu
dla pieszych.

Fot.: Łukasz
Franek

2015 r., czyli dwa lata przed i dwa lata po zamknięciu ulicy dla samochodów i otwarciu dla pieszych, wykazały brak wpływu tych działań.

Z 46 podmiotów funkcjonujących w roku 2011, wciąż funkcjonuje 37, osiem lokali zmieniło ofertę, jeden został zlikwidowany i powstał jeden nowy. Zmiany objęły likwidację m.in. informacji turystycznej, jednego baru szybkiej obsługi, dwóch sklepów i biura podróży, natomiast w ich miejsce powstały nowe sklepy, gabinety lekarskie i muzeum. Co ciekawe, bez zmian funkcjonują działalności niszowe jak księgarnie czy galerie, ale również często zgłaszające potrzebę zachowania dostępności transportem indywidualnym jak kancelaria prawna czy biuro nieruchomości. Funkcjonujący supermarket spożywczy zmienił zaś markę na premium.

Podsumowując, w obszarze Starego Miasta pomimo znaczących zmian w przestrzeni i silnego ograniczania ruchu samochodów, nie zaistniały żadne dowody na pogorszenie się atrakcyjności gospodarczej rejonu, zaś warunki przemieszczania się pieszych uległy radykalnej poprawie.

W przypadku obszaru dawnej żydowskiej dzielnicy Kazimierz brakuje wizji przestrzennej, dlatego od kilkunastu lat nie wprowadzono praktycznie żadnych zmian poza objęciem tego terenu strefą płatnego parkowania. Obszar Kazimierza stanowi drugie po Starym Mieście zagłębienie rozrywki z wieloma restauracjami, pubami i hotelami, z równie silnym natężeniem ruchu pieszego, jednak włącznie z głównym placem Nowym wszędzie możliwy jest wjazd samochodem i parkowanie.



Dzięki wprowadzonym ponad 25 lat temu zmianom większość mieszkańców przywykła, że do centrum jeździe się tramwajem, rowerem lub idzie pieszo.

Kazimierz zdecydowanie cechuje nadmierne natężenie ruchu samochodów oraz problemy z parkowaniem, w szczególności w godzinach wieczornych, jednak brakuje obecnie planów na wprowadzenie zmian.

Znaczne ograniczanie parkowania w ścisłym centrum oraz dostępności samochodem wymusza działania częściowo rekompensujące, dlatego władze miasta zaplanowały na obrzeżu Śródmieścia w rejonie drugiej obwodnicy parkingi kubaturowe podziemne i naziemne. Z uwagi na liczne problemy konserwatorskie i ruchowe w sąsiedztwie pierwszej obwodnicy nie było takiej możliwości.

Pierwszy parking dla sześciuset samochodów powstał kosztem 67 mln zł w roku 2009 i stanowił zarazem jeden z pierwszych przykładów partnerstwa publiczno-prywatnego w Polsce (koszt inwestycji w całości pokrył partner prywatny). Niestety od początku funkcjonowania parking budzi kontrowersje, z uwagi na wysoką stawkę za postój

Zdjęcia:
ul. Podwale przed
i po wprowadzeniu zmian w
organizacji ruchu.

Fot. Łukasz
Franek



wynosząc obecnie 8,5 zł/h wobec opłaty w otaczającej strefie parkowania na ulicach w wysokości jedynie 3 zł, co skutkuje niskim poziomem zajętości miejsc (około 1/4). Pomimo krytyki parking w takiej lokalizacji (pod Wawelem), dedykowany głównie turystom, nie wydaje się zbyt drogi. Problem tkwi natomiast w zamrożonych ustawowo stawkach maksymalnych za postój w strefie parkowania. Osobną kwestią jest praktycznie brak eliminacji miejsc parkingowych na powierzchni.

Perturbacje z inwestycją spowodowały prawdopodobnie ograniczone zainteresowanie ze strony inwestorów budowaniem kolejnych obiektów, stąd miasto zdecydowało o kontynuacji programu z własnych środków. Jesienią 2014 r. oddano do użytku kolejny, mniejszy parking podziemny przy drugiej obwodnicy dla 150 pojazdów, zlokalizowany przy Muzeum Narodowym. Pomimo niższej stawki 3 zł/h początkowo jego zajętość wynosiła... 7%. Wskaźnik ten udało się poprawić dopiero po wprowadzeniu zakazu parkowania na ulicach w bezpośredniej okolicy. Podstawowym powodem niskiej frekwencji jest równoległe do inwestycji poszerzenie strefy płatnego parkowania, przez co parking zamiast na obrzeżach znalazł się wewnątrz, a popyt na miejsca parkingowe w obszarze został radykalnie ograniczony.

Wnioski z inwestycji parkingowych w Krakowie wskazują jednoznacznie na fakt, że w polskich miastach nie brakuje miejsc parkingowych, a jedynie brakuje darmowych miejsc parkingowych.

W obszarze Śródmieścia istnieje jeszcze jeden kluczowy problem wpływający na funkcjonowanie całego systemu transportowego miasta, czyli korytarze, w których poprowadzone są linie tramwajowe (pierwsza obwodnica oraz ulice promieniście do niej dochodzące). Sieć tramwajowa została ukształtowana w taki sposób, że większość linii (wszystkie od strony zachodniej) przebiega przez pierwszą obwodnicę, co z uwagi na brak separacji od ruchu ogólnego skutecznie obniża prędkość i co za tym idzie czas przejazdu pojazdów transportu zbiorowego.

Taki kształt systemu jest ważnym argumentem dla części ekspertów i decydentów za poszukiwaniem nowych rozwiązań, takich jak metro, jednak silne kontrargumenty wskazują, iż jest to mało uzasadnione i prawdopodobne. Pozostawiając dyskusje o marzeniach na boku, konieczne jest poszukiwanie rozwiązań bieżących poprawiających jakość funkcjonowania transportu zbiorowego.

Jedną z przedstawionych w 2013 r. przez ekspertów MobilityHUB propozycji była reorganizacja ruchu na pierwszej obwodnicy, polegająca na wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego, dzięki czemu możliwe będzie odseparowanie ruchu tramwajów od ruchu ogólnego. By nie ograniczać ruchu rowerowego, zaproponowano kontrapas rowerowy.

Analizy makrosymulacyjne wskazały na możliwość uzyskania znaczącej poprawy w zakresie redukcji odchyień czasowych wynikających ze szczytowego zatłoczenia i blokowania torowiska, a także redukcji bezwzględnego czasu przejazdu.



Zdjęcia:
ul. Podwale przed
i po wprowadzeniu zmian w
organizacji ruchu.

Fot. Łukasz
Franek

Propozycję poddano szerokim konsultacjom społecznym, niestety początkowe reakcje mieszkańców, mediów i polityków były w większości negatywne, a główne obawy dotyczyły przeniesienia się ruchu z pierwszej obwodnicy na inne ulice (w tym bardzo zatłoczone Aleje Trzech Wieszczów – odcinek drugiej obwodnicy), zwiększony ruch pojazdów ze względu na wprowadzenie jednego kierunku ruchu oraz spadek atrakcyjności gospodarczo-turystycznej obszaru centrum w związku z subiektywnym odczuciem ograniczenia dostępności, pomimo że założenia stanowiące zarazem największą zaletę propozycji w żaden sposób nie ograniczały obecnego zakresu obszaru centrum dostępnego samochodem, choć oczywiście dojazd dla niektórych relacji był nieco trudniejszy.

Zgłaszane obawy są typowe dla przedsiębiorców na całym świecie. Badania zagraniczne [2] wskazują na wyraźne przeszacowywanie przez prowadzących działalność gospodarczą udziału dojazdu samochodem wśród swoich klientów (przykładowe wyniki w tabeli poniżej):

Tabela 1. Szacowane przez przedsiębiorców i rzeczywiste sposoby dojazdu klientów

Miasto	Pieszy	Pieszy - szacunek	Rower	Rower - szacunek	Autobus	Autobus - szacunek	Samochód	Samochód - szacunek
Graz	44%	25%	8%	5%	16%	12%	32%	58%
Bristol	55%	42%	10%	6%	13%	11%	22%	41%

Dzieje się tak m.in. dlatego, że sami przedsiębiorcy w większości dojeżdżają samochodem. Co ciekawe, z uwagi na fakt, że mieszkańcy przemieszczający się pieszo lub rowerem zaoszczędzają na podróżach, statystycznie wydają więcej w sklepach i restauracjach, nawet o 40% miesięcznie. Piesi i rowerzyści podczas przebywania w przestrzeni publicznej statystycznie odwiedzają również więcej sklepów niż kierowcy, są po prostu bardziej elastyczni w decyzjach.

Wystarczy sobie zatem wyobrazić dodatkowe zyski dla przedsiębiorców, gdyby zwiększyć udział podróży rowerem w Krakowie do 20%. Zakładając 10% byłych użytkowników samochodu i tyle samo transportu zbiorowego, rezygnacja z zakupu biletu okresowego (średnio 75 zł/miesiąc) lub paliwa (średnio 175 zł/miesiąc) oznaczałaby dodatkowe wpływy dla lokalnej gospodarki rzędu nawet 20 mln zł miesięcznie, ponieważ niemal pewne jest konsumowanie oszczędności na inne cele. Przy czym należy nadmienić, że oszczędności w budżecie miasta na utrzymanie transportu zbiorowego i wydatki na inwestycje drogowe nie zostały policzone.



Z jednej strony chcemy jak najwięcej osób w transporcie zbiorowym, z drugiej miasto deklaruje Kartę Brukselską, czyli udział podróży rowerowych na poziomie 15%, zapominając, że podział zadań zamyka się w 100%.

W Krakowie przedstawiono podobne argumenty, które miały na celu udowodnić, że proponowane zmiany nie wpłyną na zmniejszenie się atrakcyjności śródmieścia, a wręcz odwrotnie. Wprowadzenie zmian w zdecydowany sposób wpłynęłoby na poprawę dostępności i funkcjonalności transportu zbiorowego oraz jakości przemieszczania się rowerem.

W rezultacie kilkutygodniowych konsultacji i szerokiej publicznej dyskusji poparcie mieszkańców dla proponowanych zmian zwiększyło się do 55%, przy 33% przeciwników.

Udowodniono, że wbrew często spotykanej opinii jakoby polskie społeczeństwo nie było jeszcze

gotowe na radykalne zmiany i redukcję podróży własnym samochodem, możliwe jest zbudowanie poparcia, ale niezbędne jest do tego szerokie, rzetelne i cierpliwe przekazywanie informacji o efektach, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych.

Pomimo późniejszych niejasnych deklaracji politycznych, podtrzymanego niezrozumiałego sprzeciwu radnych, obecne władze miasta zdecydowały się na realizację projektu w trzech etapach na najbardziej newralgicznym odcinku pierwszej obwodnicy od ul. Piłsudskiego do ul. Pawiej (najbardziej obciążonego ruchem tramwajów, bez fizycznej separacji torowiska). Pierwszy etap został ukończony w czerwcu 2015 r., kolejny jest w fazie realizacji, ostatni w fazie projektowania z planem realizacji jesienią 2015 r. lub wiosną 2016 r.

Pierwsze wrażenia po przebudowie są pozytywne, szczególnie wizualne, w kontekście jakości przestrzeni publicznej. Śródmiejska ulica pełniąca wyłącznie funkcje komunikacyjne zmieniła charakter na bardziej przyjazny dla pieszych i rowerzystów.

Szczegółowa ocena wpływu wprowadzonych zmian zostanie przeprowadzona po ukończeniu etapu drugiego oraz trzeciego – kto wie, być może uda się przywrócić urok z przeszłości.

Wyzwania na przyszłość

Pieszko, rowerem, koleją czy metrem? Czy krakowianie będą przemieszczać się za kilkanaście lat? Jak wpłynie to na atrakcyjność gospodarczą miasta? Na te pytania powinny odpowiedzieć w najbliższym czasie władze miasta, opierając się na szerokich konsultacjach społecznych i różnych głosach ekspertów od urbanistyki oraz transportu. Mieszkańcy powinni określić, w jakim mieście chcą żyć i jakie podstawowe cele życiowe powinny być realizowane. Na tej podstawie można dopiero kreować system transportowy, który jest wyłącznie narzędziem dochodzenia do celu. Większość zagranicznych dyrektorów dużych korporacji zapytanych, dlaczego wybrali Kraków na lokalizację biznesu, odpowiada, że oprócz dostępu do wysoko wykwalifikowanej kadry, lotniska i tanich powierzchni biurowych, decydująca była atmosfera miasta, na którą oprócz licznych restauracji, klubów i muzeów zdecydowanie wpływa silne ograniczenie ruchu w śródmieściu.

Pytanie zatem podstawowe, czy krakowianie chcą utrzymać tę atmosferę, czy też oczekują większego dynamizmu, radykalnego wzrostu inwestycji, rozrostu miasta. Ostatnia kwestia jest kluczowa. Obecnie Kraków posiada jeszcze rozmiary gwarantujące możliwość przemieszczania się transportem zbiorowym i rowerem, znaczne powiększenie się miasta wymagałoby stworzenia nowego systemu opartego na transporcie szynowym (np. premetra lub metra). Aby podjąć decyzję, potrzebne są jednak konkretne dane, wyniki pomiarów, niezależne kalkulacje ekonomiczno-demograficzne oraz poprawne zidentyfikowanie potrzeb i problemów mieszkańców.

Obecnie zbyt często definiuje się cele w oparciu o tego samego klienta. Z jednej strony chcemy jak najwięcej osób w transporcie zbiorowym, z drugiej miasto deklaruje Kartę Brukselską, czyli udział podróży rowerowych na poziomie 15%, jakby zapominając, że podział zadań przewozowych zamyka się w 100% i de facto definiujemy tego samego mieszkańca w dwóch różnych systemach transportowych.

Kraków posiada predyspozycje przestrzenne, kulturowe i ekonomiczne do stworzenia systemu podobnego do miast europejskich o najwyższym poziomie życia takich jak Stuttgart, Brema, Kopenhaga czy Bolonia. Trzeba jednak wyraźnie określić strategiczną wizję, z silnym poparciem mieszkańców. Przy okazji tak się składa, że miasta o wysokim poziomie życia są zarazem silnymi ośrodkami ekonomicznymi.

O autorze:

Asystent w Zakładzie Systemów Komunikacyjnych na Politechnice Krakowskiej. Koordynator sieci CiVINET Polska oraz inkubatora innowacyjnych pomysłów transportowych MobilityHUB. Przewodniczący Sekcji Krajowej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy SITK RP, członek Advisory Group 9 powołanej do stworzenia rekomendacji BRD dla SUMP. Dziesięć lat doświadczenia w zakresie badań i analiz mobilności mieszkańców obszarów zurbanizowanych. Autor i współautor kilkunastu opracowań i ekspertyz dotyczących systemów transportowych miast, w tym e-mobilności, carsharingu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych i rowerzystów.

Bibliografia:

- [1] Melanowski Z., Rudnicki A.: Uspokojenie ruchu w Śródmieściu Krakowa. Transport Miejski nr 7/8, 1995.
- [2] Sustrans 2006, London 2012.
- [3] Transport for London, Town Centre Study 2011

3.3. Odzyskiwanie centrum Katowic

Wstęp

Właściwe ukształtowanie śródmieścia Katowic to ważne wyzwanie urbanistyczne co najmniej od końca lat 40. XX w., kiedy to po raz pierwszy projektanci zmierzili się z problemem kompleksowej przebudowy tego miejsca. Kolejne plany proponowały różne priorytety rozwojowe również w zakresie układu komunikacyjnego, co wpływało na koncepcje zagospodarowania poszczególnych terenów, przygotowywane przez zespoły architektów. Pomysły projektowe były przy tym realizowane w sposób dość niekonsekwentny, dlatego XIX-wieczny układ kwartałów z systemem placów i ulic przemieszany jest z rozwiązaniami socjalistyczno-modernistycznymi, opartymi na hierarchicznej siatce dróg i luźnej kompozycji budynków. W takim otoczeniu budowane są obecnie śródmiejskie galerie handlowe, a w przyszłości, jeżeli odpowiednie plany zostaną wcielone w życie, zespoły zabudowy zaplanowane w duchu tzw. nowej urbanistyki. W tle tej transformacji znajdziemy oczywiście znane również w innych polskich miastach procesy urbanistyczne (suburbanizacja, lokalizacja obiektów handlu wielkopowierzchniowego przy głównych trasach wylotowych z miasta itd.), ale też specyficzne uwarunkowania wynikające z podaży terenów poprzemysłowych, także w sąsiedztwie śródmieścia.

Jaki jest wynik tych przekształceń? Autorzy raportu „Ulice handlowe: analiza, strategia, potencjał” zauważają, że „przestrzenie publiczne w centrum Katowic nie tworzą spójnego systemu. Brakuje jednoznacznego określenia funkcji poszczególnych miejsc (np. na rynku dominująca funkcja komunikacyjna jest w konflikcie z funkcją »salonu miasta« – miejsca wydarzeń kulturalnych, spotkań mieszkańców), wiele do życzenia pozostawia też czytelność i funkcjonalność powiązań pieszych i rowerowych – zarówno wewnątrz centrum, jak z terenami otaczającymi” [1].

Przytoczone słowa to wyłącznie syntetyczny opis obserwacji i badań poczynionych w 2014 r., jednak pozwalają zorientować się, w jakim punkcie pojawiały się minione i bieżące działania władz miasta. Zmiany przygotowywane i realizowane w ciągu ostatniej dekady mają odwrócić proces degradacji centrum, co wprost zasygnalizowane zostało w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice [2]. W szczególności przejawia się to w próbach powiązania polityki przestrzennej z nową polityką transportową, zdefiniowaną na różnych poziomach: makro – całej sieci komunikacyjnej, mezo – śródmieścia, a także mikro – pojedynczych dróg, ulic oraz węzłów. W ślad za tym zmieniają się dyspozycje dla terenów położonych w centrum, które przebudowywany system transportowy obsługuje. Ostatecznie otrzymujemy nowe projekty urbanistyczne oraz pomysły na ożywienie przestrzeni publicznych, dlatego właśnie opisywane sprzężenie zwrotne warto prześledzić, odwołując się do konkretnych przekształceń w Katowicach.

Zmiany komunikacyjne w mieście

Przebudowa układu komunikacyjnego miasta to system powiązanych projektów transportowych, którym przyświeca wspólna wizja. Wizja ta definiowana była w wielu dokumentach rozwojowych gminy, również w analizach planu koordynacyjnego dla centrum, gdzie została zapisana w poniższy sposób:

„Przestrzeń centrum bez ruchu tranzytowego, o ograniczonej dostępności dla samochodów i ruchu uspokojonym.

- Efektywny i wydajny system transportu publicznego.
- Tramwaj jako podstawowy środek transportu publicznego w centrum.
- Zintegrowany węzeł przesiadkowy transportu publicznego w rejonie dworca PKP.
- Rozmieszczone równomiernie w obszarze centrum parkingi podziemne w ramach budowy nowych kubatur.
- Priorytet dla ruchu pieszego i ograniczenie parkowania przyulicznego.
- Rozwój ścieżek rowerowych wraz z wygodnym parkowaniem rowerów”. [3]

Pod wskazanymi hasłami kryją się konkretne zadania inwestycyjne: zamknięte, w tym momencie realizowane lub tylko planowane, ponieważ część pozostaje nadal na poziomie deklaracji.

Układ obwodnicowy i system dróg rozprowadzających

W celu ograniczenia ruchu samochodowego na ulicach śródmiejskich, a także uprzywilejowania transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego, władze miasta planują domknąć ramę obwodnicową. Tworzyć ją mają drogi wyższych klas, które przenosiły będą ruch międzydzielnicowy, ale również międzymiastowy (aglomeracyjny). Są to:

- w części północnej – odcinek Drogowej Trasy Średnicowej (ul. Chorzowska i al. Roździeńskiego),
- w części wschodniej – al. Murckowska i ul. Pszczyńska,
- w części południowej – planowana do modernizacji ul. 73 Pułku Piechoty, w części zachodniej – ciąg ulic: Kolejowa – planowane przedłużenie Kolejowej do Bocheńskiego – Bocheńskiego – Bracka [5].

Obecny układ dróg o charakterze obwodnicowym różni się od wskazanej wizji planistycznej, przy czym największy problem dotyczy części zachodniej i negatywnie odbija się na rozwiązaniach transportowych w mniejszej skali (strefa Tempo 30). Faktyczną „obwodnicę” w tym miejscu stanowi ciąg ulic: Grundmanna i Goepfert-Meyer, połączony z ulicami: Mikołowską i Sokolską, ponieważ nigdy nie udało się zrealizować dodatkowego łącznika do autostrady A4. Specyficzną „obwodnicę” południową tworzy natomiast rzeczona autostrada, znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia i wprowadzająca oraz wyprowadzająca ruch z tego obszaru poprzez trzy węzły.

Zgodnie z ustaleniami studium teren właściwego centrum miasta odciąża natomiast system dróg klasy zbiorczej, co jest decyzją kluczową z punktu widzenia wprowadzanej w tym momencie w śródmieściu strefy Tempo 30. Układ rozprowadzający tworzą m.in. ulice: Mikołowska, Sokolska, Dudy-Gracza oraz Francuska, przy czym niektóre fragmenty tych dróg to równocześnie ważne ulice miejskie o charakterze usługowym. Jest to rozwiązanie niekorzystne, ponieważ rozdziela poszczególne części śródmieścia i rozcina układ przestrzeni publicznych, a jednocześnie powoduje problemy związane z ich użytkowaniem i zagospodarowaniem.

Katowice

Fot. Łukasz
Malinowski

Rozwój transportu zbiorowego

Rozbudowę układu obwodnicowego śródmieścia uzupełniają działania na rzecz wzmocnienia roli transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych na tym obszarze.

Zwiększenie dostępności centrum Katowic dla transportu kolejowego miał zapewnić projekt Szybkiej Kolei Regionalnej, przygotowywany przez samorząd województwa oraz samorzady lokalne, w ramach którego planowano uruchomienie połączenia kolejowego Tychy – Dąbrowa Górnicza. Zmiany w organizacji ruchu pociągów oraz zakup nowego taboru miały być przy tym połączone z rozbudową infrastruktury kolejowej. Zakładano m.in. realizację nowego przystanku na wysokości ul. Damrota, jednak władze miasta Katowice wycofały się z projektu. Ostatecznie uruchomiono połączenie Tychy Lodowisko – Sosnowiec Główny, a na przebudowę istniejących i budowę nowych przystanków zintegrowanych z siecią komunikacji miejskiej oraz systemem parkingów park&ride zdecydowały się wyłącznie władze Tychów. Warto jednak w tym kontekście zaznaczyć, że w Katowicach podobne rozwiązania – choć na o wiele mniejszą skalę – mogą powstać w najbliższym czasie, ponieważ Urząd Miasta Katowice przygotowuje dokumentację projektową dla zadania pn. „Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych”, obejmujący m.in. węzeł „Ligota”. Oprócz wskazanego węzła powstaną również trzy inne: „Zawodzie”, „Brynów Pętla” oraz „Sądowa”.

Kolejną inwestycją, która ma wpłynąć na sposób funkcjonowania śródmieścia, jest koncepcja zagęszczenia sieci tramwajowej, także zapisana w studium. Dokument wskazuje, że celem takiego rozwiązania ma być wyprowadzenie linii autobusowych z tego obszaru, jednak dotychczas nie powstał żaden nowy element infrastruktury – zmodernizowano wyłącznie część istniejących torowisk. Sytuacja może ulec częściowej zmianie ze względu na planowane przez Tramwaje Śląskie SA działania (np. budowa nowego torowiska wzdłuż ul. Grundmanna), które mogą być podjęte w najbliższej unijnej perspektywie finansowej [9]. Pozostają one jednak na poziomie ideowym, a obecnie trwają wyłącznie prace nad zaprojektowaniem odcinka zapewniającego sprawniejszy dojazd do centrum z obszaru zespołu dzielnic południowych, czyli Pętla „Brynów” – Pętla „Kostuchna”. Niestety poprzedziły je kontrowersyjne działania urzędu miasta dotyczące trasy optymalnej pod względem przewozowym i wskazanej w studium [11].

Katowicki Węzeł Komunikacyjny

Punktem kluczowym rozwiązań w zakresie transportu zbiorowego w obrębie obszaru śródmiejskiego jest – zgodnie z deklaracjami władz miasta – tzw. Katowicki Węzeł Komunikacyjny [12]. Tworzą go rozwiązania urbanistyczno-komunikacyjne, powiązane z przebudowanym dworcem kolejowym. Pierwotnie zakładano, że w jego skład wejdą m.in.:

- Wspomniany dworzec obsługujący połączenia międzynarodowe, krajowe i regionalne – przebudowę zrealizowano w ramach przedsięwzięcia Euro 2012.
- Centrum usługowo-handlowe na pl. Szewczyka – galeria handlowa wzniesiona w miejscu dawnego aglomeracyjnego przystanku autobusowego i pl. Szewczyka.
- Przystanki autobusowe linii międzynarodowych, krajowych, dalekobieżnych i aglomeracyjnych – wykonane częściowo jako przystanek podziemny z 10 stanowiskami.
- Przystanki tramwajowe pod wiaduktem kolejowym, w miejscu zapewniającym szybkie dojście do dworca – zbudowano wyłącznie nowy przystanek na ul. św. Jana.
- Miejsca postojowe dla transportu indywidualnego, taksówek, minibusów itp. – zrealizowane częściowo, jednak miejsca postojowe dla samochodów indywidualnych mają postać komercyjnego parkingu podziemnego pod wspomnianą galerią. Parkingi park&ride – niezrealizowane.
- Powiązania drogowe z układem dróg lokalnych i krajowych – zbudowane w części.

Jednym z ważniejszych, a jednak niezrealizowanym elementem opisywanego węzła jest dworzec autobusowy dla linii międzynarodowych i krajowych, przeniesiony z ul. Skargi na zachód od dworca kolejowego. W studium zapisano informacje o dwóch wariantach lokalizacyjnych: w bezpośrednim sąsiedztwie peronów lub w rejonie ul. Goepfert-Mayer. Dla drugiego terenu przygotowano w międzyczasie szereg opracowań koncepcyjnych, przy czym ostatni projekt powstał w ramach prac nad programem budowy systemu węzłów przesiadkowych o znaczeniu miejskim i aglomeracyjnym. Dworzec PKS pozostał na swoim miejscu, w oddaleniu od dworca kolejowego, więc nie tworzą one jednego, zapisanego w studium, węzła.

Polityka i infrastruktura rowerowa

Wymienione rozwiązania w zakresie infrastruktury drogowej mają stworzyć również przestrzeń dla rozwoju mobilności aktywnej w śródmieściu, w tym dla ruchu rowerowego. Od czasu przyjęcia w 2014 r. odpowiedniego dokumentu [15] w działaniach związanych z rozbudową infrastruktury rowerowej nie dostrzegamy zmian w jakości budowanych ciągów. Drogi o funkcji komunikacyjnej nie tworzą spójnej sieci tras, a istniejące posiadają szereg błędów: uskoki, brak ciągłości niwelety i nawierzchni, odgięcia w rejonie skrzyżowań, brak skrajni czy długi czas oczekiwania na przejazdach z sygnalizacją świetlną. Dużym problemem jest również brak wiedzy oraz doświadczeń w zakresie innowacyjnej inżynierii ruchu, obejmującej planowanie ruchu rowerowego. Przykładem jest wprowadzenie pierwszej śluzы rowerowej w województwie śląskim na skrzyżowaniu ulic Kościuszki i Drodzów, która nie przypomina klasycznego rozwiązania, mającego na celu ułatwienie wykonania manewru lewoskrętu.

Opisany powyżej stan ulegnie prawdopodobnie zmianie, czego symbolicznym przypieczętowaniem jest powołanie w strukturze Urzędu Miasta Katowice nowego wydziału zajmującego się wyłącznie transportem, w tym rowerowym. W najbliższym czasie władze miasta planują wybudować ścieżki rowerowe, które mają połączyć dzielnice Katowic z centrum miasta. W obrębie śródmieścia – ze względu na jego formę urbanistyczną – realizacja wydzielonych dróg rowerowych lub wprowadzenie innych elementów terenochłonnnych (np. kontrapasy) będzie utrudniona, więc analizowane są rozwiązania nieinwestycyjne.

Katowice

Fot. Łukasz
Malinowski

Równocześnie z pracami koncepcyjnymi dotyczącymi sieci rowerowej rozbudowywany jest system wypożyczalni roweru miejskiego. Dotychczas powstały tylko trzy stacje: przy dworcu kolejowym, w Katowickim Parku Leśnym – Dolinie Trzech Stawów oraz przy Międzynarodowym Centrum Kongresowym, dlatego nie pełni on żadnej roli komunikacyjnej i ma charakter wyłącznie rekreacyjny.

Strefa Tempo 30

Swoistym i konsekwentnym rozszerzeniem myślenia o kształtowaniu zrównoważonej mobilności w Katowicach jest pomysł wprowadzenia strefy Tempo 30 na obszarze śródmieścia. Jej zadaniem jest dalsze uspokajanie ruchu na tym terenie oraz przywracanie mu funkcji miejskich, dlatego stanowi kolejne uzupełnienie interwencji infrastrukturalnych w makroskali.

Zgodnie ze wstępnymi deklaracjami strefa obejmować miałaby teren ograniczony drogami o funkcji rozprowadzającej (tranzytowej), czyli Drogową Trasą Średnicową (ul. Chorzowska i al. Roździeńskiego), ul. Dudy-Gracza, ul. Francuską, autostradą A4 (al. Górnośląską), ul. Mikołowską i ul. Sokolską, jednak po przeprowadzeniu szczegółowych analiz wyłączono z niej pojedyncze odcinki ważnych arterii, w tym al. Korfantego i ul. Warszawskiej [17], co oceniamy jako nieuzasadnione ustępstwa. Takie określenie granic strefy dziedziczy ponadto ułomność wynikającą ze wspomnianego braku pełnego układu obwodnicowego śródmieścia, ponieważ funkcję odciążającą pełnią ciągi uliczne przecinające centrum Katowic. Sprawia to, że zaproponowana idea wdrażana jest niekonsekwentnie już na samym początku. Ponadto w tym momencie ustalane i obliczane są koszty zmian oznakowania oraz sygnalizacji, a nadal nieznana jest specyfika i zakres korekt zagospodarowania pasa drogowego (wyniesione tarcze skrzyżowań, wyniesione przejścia i przejazdy rowerowe, szykany itd.) lub analiza ułatwień i poprawy dostępności mieszkańców do komunikacji zbiorowej, niezbędnych ze względu na rozległe granice strefy.

Skutki urbanistyczne

Opisane zmiany polityki transportowej miasta oraz konkretne inwestycje komunikacyjne były i są nadal sprzężone z rozwiązaniami urbanistycznymi, nie tylko w zakresie zagospodarowania najbliższego otoczenia punktów węzłowych. Równocześnie zmienia się polityka przestrzenna dotycząca zagospodarowania całego centrum Katowic, co pozwala na przekształcanie kolejnych obszarów śródmiejskich w żywe przestrzenie publiczne, w których dominuje ruch pieszy. W ten sposób powstają nowe elementy systemu deptaków, ukształtowanego przed przebudową trwającą w ciągu ostatniej dekady.

Strefa Dworcowa – Mariacka

Pierwsze urbanistyczne prace projektowe dotyczyły obszaru wokół ulic Mariackiej oraz Dworcowej i rozpoczęły się w 2005 r., choć idea przebudowy dyskutowana była szerzej już rok wcześniej. Konkurs SARP na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania ulic: św. Jana, Dworcowej, Mariackiej oraz Mielęckiego, Stanisława i Starowiejskiej wygrało konsorcjum Autorska Pracownia Architektury Kuryłowicz&Associates oraz A. i R. Jurkowscy Architekci. Ostatecznie pierwszy etap inwestycji zrealizowano w 2008 r., natomiast dalsze prace zostały odroczone, a czas ich wznowienia jest nieokreślony.

W wyniku wskazanej przebudowy ulice: Mariacką, Mielęckiego i św. Stanisława zamieniono w deptaki, wyremontowano ich nawierzchnie i wyposażono w elementy małej architektury. Po zakończeniu prac budowlanych w przestrzeni publicznej w lokalach użytkowych w przyległych kamienicach zaczęły pojawiać się przede wszystkim punkty gastronomiczne, jednak proces przekształceń funkcjonalnych trwa do dziś mimo braku spójnej polityki lokalowej dla śródmieścia. Zmiany sposobu użytkowania nie odbywały się przy tym w próżni, ponieważ wspierane był przez działania kulturalne oraz promocyjne (np. w 2009 r. uruchomiono dedykowaną stronę internetową Mariacka.eu). W tym samym okresie przebito ul. Mariacką Tylną, która razem z ul. Starowiejską zapewnia obsługę przestrzeni pieszej w zakresie ruchu samochodowego, a także stanowi jej zaplecze parkingowe.

Nie udało się natomiast doprowadzić do przebudowy na deptak ul. Dworcowej, pod którą miały powstać podziemne parkingi oraz przestrzeń handlowa. Teren ten nadal czeka na lepsze zagospodarowanie. Również dawny dworzec kolejowy, którego bryła wypełnia całą jej południową pierzeję, nie został zaadaptowany i jest wykorzystywany tylko w części. Nie zrealizowano także postulowanych rozwiązań komunikacyjnych w skali całego obszaru śródmiejskiego Katowic (tzw. mała obwodnica). W innym kierunku potoczyły się ponadto prace nad przebudową układu linii tramwajowej północ – południe, co było związane z kolejnymi koncepcjami.

Strefa Rondo – Rynek

Pomysły na przekształcenia głównej osi centrum miasta – al. Korfantego – oraz powiązanych ulic śródmiejskich uporządkował z kolei plan koordynacyjny z 2007 r., opracowany przez Konior Studio w ślad za konkursem architektonicznym. Założenia tego dokumentu były później weryfikowane poprzez szereg analiz planistycznych, w toku partycypacyjnych działań warsztatowych [22], a także uszczegóławiane w opracowaniach konkursowych lub realizacyjnych przez różne zespoły. Przygotowane na końcu projekty ostatecznie przesądziły o kształcie urbanistycznym centrum Katowic.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na fakt, że to zmiany w zakresie układu dróg publicznych (budowa łącznika ulic Moniuszki i Skargi, jednoczesne zamknięcie przejazdu przez Rynek w stronę ul. Mickiewicza) oraz przesunięcie torowiska tramwajowego w kierunku wschodnim były podstawą do powiększenia strefy pieszej o fragment al. Korfantego i ul. św. Jana. Dzięki temu można było opracować, a teraz także realizować nowe rozwiązania dla przestrzeni publicznej, przy czym widoczne obecnie przekształcenia dotyczą przede wszystkim zagospodarowania przestrzeni głównego placu oraz ulic z nim bezpośrednio powiązanych. Obejmują wykończenie posadzki, wprowadzenie nasadzeń zieleni i elementów małej architektury, co łącznie ma doprowadzić do zmiany charakteru tego terenu i przywrócenia mu funkcji najważniejszej przestrzeni publicznej Katowic. Równocześnie z placem przebudowywana była ul. 3 Maja, historycznie najważniejsza ulica handlowa miasta, co w połączeniu z wprowadzeniem galerii handlowej w jej południowej pierzei prowadzi do zmiany profilu usług. W sąsiedztwie opisanych terenów budowana jest teraz kolejna galeria handlowa (Supersam – w miejscu dawnej hali targowej), dlatego władze miasta planują przekształcić przyległy do niej fragment ul. Stawowej w plac miejski. Takie działania stanowią wyraźne odwołanie do założeń wspomnianego już planu koordynacyjnego.

Największe planowane zmiany dotyczyć będą jednak w przyszłości al. Korfantego, choć trudno mówić obecnie o ich wymiarze urbanistycznym. Na zachód od tej ulicy, na terenach stanowiących własność prywatną – zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – powinna pojawić się zabudowa wielofunkcyjna o dużej intensywności, jednak na ukończeniu jest dopiero pierwszy etap przebudowy, obejmujący

inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej. Dostrzec można, że pomimo wyeliminowania ruchu tranzytowego nadal ważną rolę w tych rozwiązaniach odgrywa samochód, choć – jak deklarował poprzedni prezydent miasta – ma się to zmienić na rzecz dalszego rozwoju systemu przestrzeni publicznych po zrealizowaniu kolejnych inwestycji transportowych [25]. Wyłącznie al. Korfatego ze strefy Tempo 30, w której pierwotnie miała się znaleźć, oddala jednak tę perspektywę coraz bardziej.

Podsumowanie

Katowice stanowią centrum usługowe regionu oraz miejsce pracy wielu mieszkańców aglomeracji. Dominująca rola indywidualnego transportu samochodowego w codziennych dojazdach z ościennych miast powoduje duże obciążenie układu drogowego w godzinach szczytów komunikacyjnych. Realizacja działań w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu powinna być objęta w związku z tym spójną strategią dla ośrodków współtworzących całą aglomerację w celu promocji „nowej kultury mobilności” wśród mieszkańców. Realizacja planowanych inwestycji może oczywiście zachęcić do zmiany sposobu dojazdu do centrum Katowic oraz przemieszczania się w jego granicach, ale wymaga stworzenia faktycznej i konkurencyjnej oferty alternatywnych środków komunikacji. Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że zadaniem projektów transportowych jest ostatecznie przywrócenie przestrzeni śródmieścia pieszym oraz osobom podróżującym komunikacją zbiorową lub na rowerze. Rozszerzanie strefy pieszej oraz systemu ulic o ruchu uspokojonym jest przy tym pretekstem do kształtowania ciągłego układu atrakcyjnych przestrzeni publicznych śródmieścia, a w dalszej perspektywie – poprawy kondycji ekonomicznej centrum.

Trudno w tym momencie ocenić, czy proponowane inwestycje faktycznie zapewnią pełną realizację przedstawionej idei, ponieważ nie są prowadzone w sposób spójny: brakuje zachodniej obwodnicy śródmieścia, a południową stanowi autostrada, na której nakładają się wszystkie rodzaje ruchu; dworzec autobusowy krajowy i międzynarodowy nadal znajduje się w oddaleniu od dworca kolejowego, poza obszarem Katowickiego Węzła Komunikacyjnego; brakuje rozwiązań w zakresie zwiększenia dostępności mieszkańców do komunikacji zbiorowej w obrębie strefy Tempo 30 brakuje systemu dróg rowerowych itd.

Jednoznacznie pozytywnie należy ocenić sam fakt rozbudowy systemu przestrzeni publicznych, jednak ponownie zastanawiający jest brak konsekwencji. Przywołajmy chociażby ul. Warszawską, niegdyś jedną z najważniejszych ulic śródmiejskich o charakterze reprezentacyjnej alei, która ma nadal charakter „ścieku komunikacyjnego” i dlatego jest przykładem potwierdzającym prawdziwość sławnej maksymy Victora Gruena, że „samochody nie kupują”. Mimo to żadne działania rehabilitacyjne nie są prowadzone, wręcz przeciwnie – kolejne decyzje, takie jak wyłączenie jej ze strefy Tempo 30, utrwalają stan obecny. Niekorzystny jest ponadto brak polityki lokalowej dla obszaru śródmieścia, co w sytuacji uruchomienia dwóch galerii handlowych w centrum może zagrozić rozwojowi całego terenu i sensowności przekształceń urbanistycznych. Przestrzenie publiczne staną się wówczas jedynie zapleczem tych obiektów, a przecież nie taką wizję przyjęliśmy.

O autorach:

Paweł Jaworski Urbanista i filozof zajmujący się projektowaniem partycypacyjnym, systemami informacji przestrzennej oraz teorią rozwoju miast. Związany z Fundacją Napraw Sobie Miasto, Towarzystwem Urbanistów Polskich oddział Katowice oraz Medialab Katowice.

Tobiasz Nykamowicz Inżynier ruchu oraz członek Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP oddział Katowice. W latach 2013-2014 powołany na stanowisko oficera rowerowego miasta Dąbrowa Górnicza. Pomyślny i organizator cyklu sympozjów „Mobilny Śląsk”.

Bibliografia:

- [1] Ulice Handlowe: analiza, strategia, potencjał, BNP Paribas Real Estate, Polska Rada Centrów Handlowych, maj 2014 r., s. 43.
- [2] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (załącznik do Uchwały Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), s. 229.
- [3] Wytyczne planistyczne. Transformacja centrum miasta Katowice, Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o., Konior Studio, bd., s. 23.
- [5] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (załącznik do Uchwały Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), s. 232.
- [9] 880 mln zł dla Tramwajów Śląskich na inwestycje, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/880-mln-zl-dla-tramwajow-slaskich-na-inwestycje-48463.html>.
- [11] Przemysław Jedlecki, Tramwaj na południe da się zbudować, wcale nie trzeba straszyć ludzi, http://moto.pl/Miasta/1,123496,15394886,Tramwaj_na_poludnie_da_sie_zbudowac_wcale_nie_trzeba.html.
- [12] Studium..., dz. cyt., s. 232.
- [15] Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Katowice, <http://bip.um.katowice.pl/dokumenty/2014/3/6/1394093407.pdf>.
- [17] Por. Justyna Przybytek, Katowice: potencjalna strefa Tempo 30 okrojona. Wypadło z niej kilka ulic, <http://www.dziennikzachodni.pl/artykul/3884899,katowice-potencjalna-strefa-tempo-30-okrojona-wypadlo-z-niej-kilka-ulic-mapa,id,t.html>.
- [22] Wytyczne do kształtowania systemu przestrzeni publicznych w centrum Katowic i ich powiązań zewnętrznych. Raport po-warsztatowy, Instytut Współczesnego Miasta, Imago Public Relations, Katowice, listopad 2008 r.
- [25] Prezydent Miasta Katowice, Piotr Uszok, Informacja dotycząca realizacji przebudowy centrum miasta, z dnia 21 maja 2009 r., złożona w Biurze Rady Miasta Katowice.

Janusz Górny

3.4. Święty Marcin w Poznaniu – jak w historyczną ulicę tchnąć nowe życie?

Uwarunkowania

W wielu miastach znajduje się choćby jedna ulica wyróżniająca się szczególną rolą, charakterem bądź wizualną atrakcyjnością, która jest zazwyczaj istotnym miejscem życia społecznego. Często użytkują ją zarówno mieszkańcy, jak i turyści, a jej sława wykracza daleko poza obszar miasta, jak ma to miejsce w przypadku Manhattanu, Pól Elizejskich czy Unter den Linden. Większość Polaków bez trudu przyporządkuje nazwy ulic takich jak Nowy Świat, Piotrkowska, Floriańska czy Krupówki do właściwych miast. W przypadku Poznania ulicą o podobnej randze jest Święty Marcin.

Osada Święty Marcin wzięła nazwę od wezwania kościoła parafialnego, wokół którego była zlokalizowana. Istniała jeszcze przed lokacją Poznania na lewym brzegu Warty w 1253 r. Od początku istnienia osady stanowiła ważny trakt wiodący z Poznania w kierunku zachodnim, a jej mieszkańcy utrzymywali się w dużej mierze z obsługi tranzytu. Wraz z budową twierdzy przez władze zaborcze, Święty Marcin stał się ulicą prowadzącą do jednej z ważniejszych bram, jaką była Brama Berlińska (na wysokości ul. Kościuszki). Jej znaczenie wzrosło wraz z lokalizacją głównego dworca kolejowego na zachodnim przedpolu twierdzy. Na początku XX w. rozpoczęto rozbiórkę fortyfikacji i w miejscu wałów okalających miasto w okolicy ul. Święty Marcin powstała okazała Dzielnica Zamkowa [1]. Poza zamkiem cesarskim zlokalizowano w niej kilka innych eleganckich gmachów, które służą dziś polskim instytucjom – m.in. Akademii Muzycznej, Uniwersytetowi im. Adama Mickiewicza czy Filharmonii Poznańskiej [2].

Zaprezentowane po II wojnie światowej plany zakładały uczynienie z ul. Święty Marcin, przemianowanej wówczas na ul. Armii Czerwonej, wielkiej arterii przecinającej miasto ze wschodu na zachód. Jej budowa miała się wiązać z planowymi wyburzeniami zabudowy, która przetrwała okres wojny. Dodatkowo w okolicy kościoła Świętego Marcina trasa ta miała krzyżować się z drugą wielką arterią przebiegającą z kierunku Winiar na południe w kierunku Wildy. Choć żaden z tych projektów nie został zrealizowany, to wzrastający ruch samochodowy na ul. Święty Marcin, sprawił, że przestała się ona zaliczać do kategorii tzw. „dobrych adresów”. Urody nie przysporzył ulicy także wybudowany na przełomie lat 60. i 70. modernistyczny kompleks biurowo-usługowy „Alfa”, który składa się z pięciu wieżowców połączonych niskim łącznikiem [3]. Nowa linia zabudowy przyjęta przy jego budowie sprawiła, że ulica na odcinku od ul. Gwarnej do Ratajczaka stała się szersza, jednak ze zmiany tej skorzystali głównie kierowcy samochodów.

Lata transformacji gospodarczej i okres powstawania wielkich centrów i galerii handlowych z dala od śródmieścia to trudny czas dla ul. Święty Marcin, która z biegiem lat coraz bardziej pustoszała. Ubożenie oferty usługowej, niska jakość estetyczna przestrzeni czy też nieatrakcyjność ulicy dla ruchu pieszego sprawiły, że Święty Marcin ożywał właściwie jedynie podczas listopadowych imienin ulicy. Trudno stwierdzić, czy na ożywienie ulicy miało wpływ otwarcie w 2013 r. Galerii MM, która powstała przy skrzyżowaniu ul. Święty Marcin z Alejami Marcinkowskiego. Mimo bardzo bogatej oferty kulturalnej Centrum Kultury Zamek (CKZ) także tej instytucji rzadko udawało się ożywić przestrzeń ulicy, bowiem większość imprez odbywa się w jego wnętrzu. Jednak wraz z powierzeniem CKZ w 2013 r. przez zarząd miasta funkcji koordynatora debaty o przyszłości ulicy i zadania ożywiania tej części

śródmieścia sytuacja się zmieniła. „Niedziele na Świętym Marcinie” odbywające się w ramach „Strefy Święty Marcin” przyciągają na wiele osób. CKZ organizuje także debaty poświęcone różnorodnym aspektom funkcjonowania ulicy, które są miejscem wymiany poglądów pomiędzy mieszkańcami, urzędnikami, ekspertami i naukowcami z poznańskich uczelni. Spotkania i warsztaty zazwyczaj nie dotyczą wyłącznie ul. Święty Marcin, ale wpisują się w ramy szerszej dyskusji o wizji funkcjonowania poznańskiego śródmieścia w przyszłości. Niemniej znaczenie ul. Święty Marcin dla działań zmierzających do rozkwitu całego centrum miasta jest trudne do przecenienia.

Pomysły na przyszłość

W kwietniu 2013 r. przedstawiona została koncepcja zagospodarowania przestrzeni publicznej ul. Święty Marcin z elementami uspokojenia ruchu, której autorami są dr Bartosz Kaźmierczak oraz Przemysław Gwizdała (współpracował z nimi Adrian Ukleja) [5]. Celem opracowania było stworzenie przestrzeni, którą chętnie odwiedziliby zarówno poznanicy, jak i turyści. Koncepcja zakłada ograniczenie ruchu samochodowego oraz zerwanie z dotychczasowym podporządkowaniem ul. Święty Marcin głównie funkcji transportowej, w tym zwłaszcza ruchowi tranzytowemu. Przyjęta przez władze miejskie polityka zakłada uspokojenie ruchu samochodowego w centrum miasta i utrzymanie go jedynie w skali lokalnej, co przekładać się będzie na udostępnienie jak największej liczby ulic pieszym i rowerzystom.

Rozpatrywana koncepcja dotyczyła fragmentu ul. Święty Marcin od ul. Kościuszki do Alej Marcinkowskiego. Przyjęty wariant zakładał zwężenie jezdni z dwóch do jednego pasa ruchu, zamknięcie dla ruchu odcinka Alej Marcinkowskiego między Świętym Marcinem a ul. Podgórną oraz uniemożliwienie przejazdu ul. Ratajczaka. Piesi i rowerzyści mieli zyskać nowe przejście na linii ulic Garncarska – Kantaka, szerszy chodnik po północnej stronie ulicy, nowe meble miejskie w postaci ławek, stojaków dla rowerów, donic i gazonów oraz kompleksową poprawę jakości zieleni. Trudno znaleźć uzasadnienie dla zaproponowanego w koncepcji wprowadzenia miejsc postojowych po południowej stronie ulicy w miejscu zlikwidowanego pasa jezdni, które mogłoby zostać wykorzystane do poszerzenia chodnika lub nowych nasadzeń. Zieleni we wspomnianym projekcie pozostaje odseparowana od ludzi, bowiem utrzymano ją w dotychczasowej lokalizacji – w osi ulicy, pomiędzy miejscami parkingowymi a torowiskiem tramwajowym i jezdnią. Przedstawiony projekt, pomimo wielu nowatorskich rozwiązań, trudno uznać za rewolucyjny i w pełni odpowiadający na potrzeby pieszych i rowerzystów.



Koncepcja przebudowy ul. Święty Marcin zakłada ograniczenie ruchu samochodowego oraz zerwanie z dotychczasowym podporządkowaniem głównie funkcji transportowej, w tym ruchowi tranzytowemu.

Jesienią 2013 r. zaprezentowana została koncepcja uspokojenia ruchu oraz reorganizacji przestrzeni publicznych w ciągu ulic plac Wolności – 27 Grudnia – Aleksandra Fredry [6]. Wykonana niemal przez ten sam zespół dotyczyła większej przestrzeni i była przejawem bardziej kompleksowego postrzegania śródmieścia. Autorzy założyli likwidację części jezdni na placu Wolności oraz w ul. 27 Grudnia, przesuwając oś torowiska tramwajowego. Przewidziano wprowadzenie przestrzeni współdzielonych (ang. shared space), których celem jest stworzenie obszarów bezpiecznych dla pieszych i rowerzystów, bez jednoczesnej utraty płynności ruchu tramwajów. Jednocześnie koncepcja, podobnie jak ta dotycząca wyłącznie ul. Święty Marcin, zakładała dalsze wdrażanie zasad strefy Tempo 30.

Obydwie koncepcje poddano przeprowadzonym przez ZDM konsultacjom społecznym, ponadto komentowano je na łamach mediów oraz w Internecie. W marcu 2015 r. zorganizowano spotkanie dotyczące planowanej przebudowy ul. Święty Marcin, natomiast w maju odbyło się spotkanie podsumowujące. Następnie w dniach 8-10 czerwca przeprowadzono badania ankietowe, w których wzięło udział 130 właścicieli nieruchomości i przedsiębiorców oraz ponad 600 mieszkańców i przechodniów. Mogli oni wyrazić swoje opinie i przedstawić pomysły na funkcjonowanie i wygląd tej części śródmieścia. Na tej podstawie stworzono dwa odrębne raporty, w których zebrano opinie dwóch przywołanych wyżej grup [7], [8]. Kolejnym etapem konsultacji były zorganizowane w drugiej połowie czerwca warsztaty dla ponad 60 osób. Pracowały one w pięciu grupach, z których każda wypracowywała rozwiązania dla innej przestrzeni. Trzy z nich: plac przed zamkiem cesarskim, przestrzeń przed zespołem ustu-

Zdjęcie 1. Ul. Święty Marcin – widok na wysokośći kompleksu biurowo-usługowego Alfa. Źródło: fotografia własna



gowo-handlowym Alfa oraz otoczenie kościoła św. Marcina znajdują się przy ul. Święty Marcin, natomiast dwie pozostałe to plac Wolności oraz ul. Gwarna, plac Gwarny i ul. 27 Grudnia. Podczas warsztatów wzięto pod uwagę wnioski z przeprowadzonych ankiet, uczestniczyli w nich także specjaliści od urbanistyki, zieleni, transportu oraz estetyki, którzy wspierali uczestników swoją wiedzą.

Zorganizowane spotkanie zaowocowało wypracowaniem wielu konkretnych rozwiązań, które zawarto w specjalnie opracowanym raporcie [9]. Stał się on istotnym elementem wytycznych do konkursu urbanistyczno-architektonicznego na zagospodarowanie przestrzeni obejmującej obszar ulic: Święty Marcin, 27 Grudnia, Kantaka, Ratajczaka, Alej Marcinkowskiego oraz placu Wolności, który został ogłoszony w sierpniu 2015 r. Wedle założeń na etapie rozstrzygnięcia konkursu ma zostać zorganizowana prezentacja nadesłanych prac oraz publiczna dyskusja z mieszkańcami, której wynik ma mieć wpływ na wybór najlepszej koncepcji przez sąd konkursowy. Władze miasta liczą na twórcze podejście do możliwych rozwiązań przestrzennych ulic i placów objętych przedmiotem konkursu. Wykreowane przestrzenie publiczne mają służyć spotkaniom, rekreacji i wszelkim innym formom społeczno-kulturalnej aktywności, a jednocześnie współgrać z funkcjami komunikacyjnymi.

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że opinie negatywne przeważają nad pozytywnymi, jednak w odczuciu badanych niepożądane procesy, jakie dotknęły ten obszar, są odwracalne. Za najbardziej atrakcyjne miejsce uznany został plac Wolności, natomiast na drugim miejscu znalazło się Centrum Kultury Zamek. Wśród najmniej atrakcyjnych miejsc znalazł się odcinek ulicy, przy którym znajduje się kompleks wieżowców Alfa. Ankietytowani liczą, że śródmieście stanie się miejscem intensywnego życia kulturalnego, które będzie przyciągać turystów, a jednocześnie stanie się obszarem charakteryzującym się wysoką jakością życia. Mniej entuzjazmu wzbudziła idea skupienia w centrum przede wszystkim lokali oferujących szeroko rozumianą rozrywkę.

Receptą na takie ukształtowanie przestrzeni ma być według badanych zwiększenie różnorodności śródmiejskiej oferty, podniesienie jakości estetycznej obszaru oraz większa powierzchnia terenów przeznaczonych na cele rekreacyjne. Szczególnie źle ocenianym elementami są: chaos przestrzenny, zaniedbane i niejednolite wizualnie chodniki, nadmiar i wygląd niektórych reklam, zaniedbane fasady budynków, a także brak skwerów i terenów zielonych. Stosunkowo dość dużym powodzeniem wśród przedsiębiorców i właścicieli cieszy się zwiększenie liczby miejsc parkingowych. Ponadto raczej z obawami przyjmują oni koncepcję poprowadzenia trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka, obawiając się pogorszenia dostępności śródmieścia dla samochodów. Przeciwnego zdania są mieszkańcy i przechodnie, którzy wskazują na potrzeby pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu publicznego, nawet gdyby działania te miały naruszać interesy kierowców.

Wyniki przeprowadzonej ankiety wskazują, że najistotniejsze z punktu widzenia użytkowników śródmiejskiej przestrzeni jest podniesienie jakości estetycznej. Tym, co najbardziej psuje wizerunek centrum i obniża atrakcyj-



Zdjęcie 2. Kom-
pleks biurowo-
usługowy Alfa.
Źródło: foto-
grafia własna

ność, jest zatem ogólnie niekorzystne wrażenie estetyczne. Co prawda nie za wszystkie działania odpowiedzialne są miejskie jednostki, jednakże poza modernizacją jezdni, chodników i zieleńców czy utworzeniem stacji roweru miejskiego miasto może uczynić jeszcze więcej. Przy zdecydowanych działaniach z pewnością da się uporządkować reklamy i szyldy, a także zastosować jednolite, bardziej eleganckie rozwiązania w zakresie infrastruktury i mebli miejskich. Jeśli w ciągu nadchodzących lat w centrum Poznania nie zajdą istotne zmiany, duża część odpowiedzialności zostanie przypisana władzom miasta. Nie można wykluczyć, że mieszkańcy zniechęceni do przebywania w nieatrakcyjnym centrum będą korzystać z jego oferty w mniejszym zakresie, co wpędzi śródmieście w jeszcze większe kłopoty. Wtedy trwała degradacja centrum będzie scenariuszem nieuniknionym.

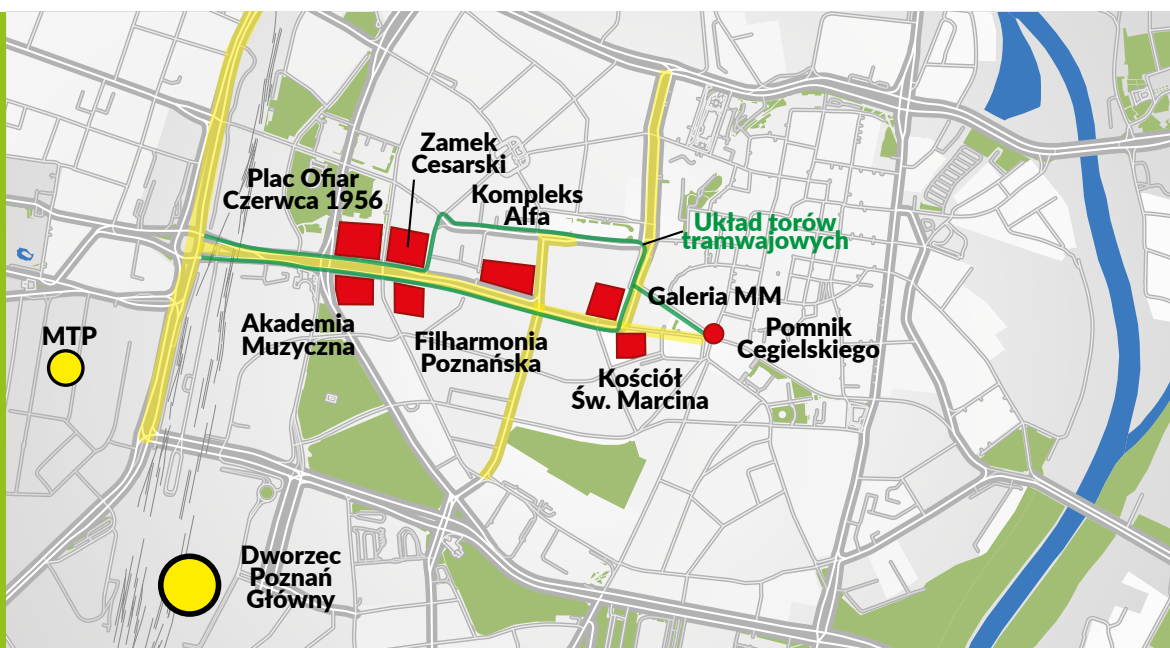
Ważną przestrzenią, która pozostawała dotychczas poza opracowaniami koncepcyjnymi, jest plac Adama Mickiewicza. Przestrzeń ta jednak jest przedmiotem licznych debat nie tylko za sprawą wyruszających z placu marszów równości, ale w ostatnim czasie szczególnie za sprawą idei odbudowy pomnika Wdzięczności Najświętszemu Sercu Pana Jezusa. Stał on w tym miejscu w latach 1932-1939. Już w momencie powstania (zajął miejsce zniszczonego pomnika Bismarcka) wzbudzał kontrowersje za sprawą swych monumentalnych, niedostosowanych do otaczającej przestrzeni rozmiarów. Jego miejsce zajęły już dwa inne pomniki, co sprawia, że odbudowa w poprzedniej lokalizacji nie jest możliwa.

Z kolei istotnym z punktu widzenia pieszych problemem przestrzennym dotyczącym tego miejsca jest brak przejścia dla pieszych z placu Adama Mickiewicza na położony z drugiej strony ulicy plac Stefana Stuligrosza. Pojawia się ono jednak w opracowaniu dotyczącym obsługi transportowej tej części miasta, które zostało wykonane na zlecenie ZDM [10]. W 2010 r. z informacji prasowych wynikało, że istnieje możliwość powstania w tym miejscu przejścia podziemnego wraz z budową wielopoziomowego parkingu, który miał być zlokalizowany na tyłach Akademii Muzycznej. Miejsce to wymaga istotnych zmian, jednak rezygnację z budowy przejścia podziemnego można uznać za słuszną decyzję.

Rozwiązania transportowe

Dyskusję o przyszłości ul. Święty Marcin należy prowadzić nie tylko w oparciu o generalną koncepcję dla całego śródmieścia, ale także mając na uwadze docelowy układ sieci transportowej centrum miasta. Funkcja transportowa od początku była jedną z najważniejszych, jakie pełniła ul. Święty Marcin, prowadząc z centrum miasta do dróg w kierunku Berlina i Wrocławia. Tędy przebiegała także pierwsza trasa tramwajowa, która wraz z rozbudową sieci znalazła się niemal na całej długości ulicy. Układ torowisk doznał jedynie większej korekty w 1967 r., gdy dokonano w śródmieściu rewolucyjnej zmiany w organizacji ruchu tramwajów, wprowadzając ruch jednokierunkowy m.in.

Mapa 1. ul. Św. Marcina i jej najbliższe okolice.



w ciągu ul. Święty Marcin. Ulicą Święty Marcin prowadzony jest ruch pieszy, rowerowy, samochodowy, a także autobusowy i tramwajowy. Zasadniczo ulica jest podporządkowana ruchowi samochodowemu, stąd z punktu widzenia pieszych i rowerzystów nie może uchodzić za wygodną. Przeznaczona dla pieszych przestrzeń jest mocno ograniczona, a ponadto natrafiają oni na wiele barier przestrzennych. Mocno utrudnione jest m.in. przejście z jednej strony ulicy na drugą spowodowane dużymi odległościami pomiędzy przejściami dla pieszych. Niedostosowane do ruchu pieszych są także cykle sygnalizacji świetlnej, które uprzywilejowują ruch samochodowy. Niektóre sygnalizacje w ogóle można uznać za zbędne i rozpatruje się ich wyłączenie lub nawet likwidację (np. przy skrzyżowaniu ul. Święty Marcin z ul. Gwarną oraz przy Galerii MM). Ponadto ze względu na brak wyznaczonej drogi rowerowej, ruch rowerowy często odbywa się po chodniku, co dodatkowo ogranicza przestrzeń pieszych oraz skutkuje występowaniem niebezpiecznych sytuacji.

Ruch samochodowy prowadzony jest na całej długości ul. Święty Marcin z wykorzystaniem jednej lub dwóch jezdni o różnej liczbie pasów ruchu, niemniej od ulicy Ratajczaka do placu Wiosny Ludów tylko w jednym kierunku. Ulica w dużej mierze pełni rolę drogi tranzytowej pozwalającej na skrócenie przejazdu między dzielnicami (głównie w relacji aleja Niepodległości – Święty Marcin – Aleje Marcinkowskiego – Solna). Z danych zawartych w raporcie poświęconym ul. Święty Marcin [11] wynika, że dzienne natężenie ruchu samochodowego na odcinku od al. Niepodległości do ul. Kościuszki wynosi nawet ponad 8 tysięcy samochodów. Większe natężenie ruchu występuje na południowej jezdni, a więc w kierunku wschodnim, którym da się przejechać całą ulicę. Obserwowane jest ono zwłaszcza na odcinku od ul. Ratajczaka do Alej Marcinkowskiego. Fragment ten wedle założeń koncepcji miał zostać zwężony, podobnie zresztą jak odcinek od ul. Kościuszki do Ratajczaka. Bardzo duże natężenie obserwowane jest również na skrzyżowaniu ul. Święty Marcin i Ratajczaka, co wynika zwłaszcza z ruchu międzydzielnicowego. Likwidacja na tym skrzyżowaniu tej relacji, zaproponowana w koncepcji przedstawionej w 2013 r., nie spotkała się jednak z aprobatą w odbiorze społecznym.

Transport publiczny na ul. Święty Marcin obsługiwany jest przede wszystkim przez 7 linii tramwajowych (6 dziennych i 1 nocną). Na odcinku od al. Niepodległości do ronda Kaponiera funkcjonują także dzienne linie autobusowe oraz znaczna część linii nocnych, których przystanki początkowo zlokalizowane są właśnie w okolicach Kaponier. Dobbowe natężenie ruchu w transporcie publicznym przekracza 22 tysiące pasażerów. Niestety od momentu wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w tej części śródmieścia tramwaj pokonuje duży fragment ul. Święty Marcin niejako tranzytem – od przystanku na wysokości Centrum Kultury Zamek do przystanku na Alejach Marcinkowskiego przejeżdża niemal 700 m. Niewątpliwie brakuje (dawniej istniejącego) przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu z ul. Ratajczaka, który odpowiadałby przystankowi w przeciwnym kierunku na zachodnim krańcu placu Wolności. Podczas przeprowadzonych konsultacji pomysł lokalizacji takiego przystanku zyskał

szeroką aprobatę. Takie miejsce zawsze generuje ruch, a wokół niego mogą rozwinąć się różnego rodzaju usługi. Nowy przystanek zdecydowanie poprawiłby dostępność transportu tramwajowego.

Jeszcze istotniejszą inwestycją dla przyszłości ul. Święty Marcin jest planowana trasa tramwajowa w ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych. Miałaby ona przebiegać od ul. 27 Grudnia do skrzyżowania ulic: Matyi, Wierzbicice, Królowej Jadwigi i Niezłomnych. Pojawiająca się od dziesięcioleci w miejskich planach trasa miała zastąpić zlikwidowane równoległe połączenie w ul. Półwiejskiej, a następnie także niezrealizowaną trasę tramwajową w relacji północ-południe, która nigdy nie powstała. Utworzenie możliwości wjazdu tramwaju w ul. Ratajczaka od strony placu Wolności, wjazdu w Święty Marcin od strony Wildy oraz skrętu w prawo z ul. 27 Grudnia w ul. Mielżyńskiego dałoby możliwość tworzenia nowych połączeń tramwajowych. Dotychczasowy, w zasadzie równoleżnikowy układ tras tramwajowych w centrum Poznania zyskałby ważną relację w ciągu północ – południe.

Dotychczasowe rozwiązania koncepcyjne dla ul. Święty Marcin uwzględniły również przyszły przebieg torowiska tramwajowego w ciągu ul. Ratajczaka. W przypadku realizacji inwestycji skrzyżowanie tych dwóch ulic stałoby się węzłem tramwajowym i przestałoby pełnić funkcję skrzyżowania obciążonego ruchem samochodowym. Budowa tramwaju wiązałaby się z uspokojeniem ruchu samochodowego – m.in. ze zwężeniem jezdni w ul. Ratajczaka do jednego pasa ruchu. Pojawienie się w przestrzeni nowej trasy tramwajowej z pewnością wpłynęłoby na ożywienie tej części śródmieścia. Z wielu miast zachodnich znane są przykłady rewitalizacji centrum właśnie poprzez wprowadzenie tramwaju. Odpowiednio zaprojektowane trasy, często będące elementem deptaku, wpływają na uporządkowanie i uatrakcyjnienie przestrzeni. Przykład miastotwórczej roli tramwaju można odnaleźć także w Poznaniu.



Śródmiejski obszar Poznania wymaga zdecydowanych kroków, które uchronią go przed prawdziwym, długotrwałym kryzysem.

Oddana do użytku w 2007 r. trasa tramwajowa przez most Świętego Rocha w Poznaniu dobitnie pokazała, jak wprowadzenie tramwaju może korzystnie wpłynąć na wizerunek śródmieścia. Planowana od dziesięcioleci, podobnie jak trasa w ul. Ratajczaka, relacja pozwoliła na skrócenie dojazdu do centrum mieszkańcom górnego tarasu Rataj, co zaowocowało jej dużą popularnością. I choć fragmenty ulic, którymi trasa przebiega, wyłączono z ruchu samochodowego, nie spowodowało to paraliżu śródmieścia. Podobnie duże znaczenie w zakresie estetyki może mieć trasa w ul. Ratajczaka, która pobudzi również życie na ul. Święty Marcin.

Podsumowanie

Ulica Święty Marcin od momentu jej powstania była przede wszystkim ważną częścią śródmiejskiej drogi prowadzącej ze wschodu na zachód. Mamy dziś do czynienia z dobrze zachowaną (choć nie zawsze w dobrym stanie) historyczną tkanką miejską. Te sprzyjające uwarunkowania sprawiają, że działania zmierzające do ożywienia tej części śródmieścia mają szansę zakończyć się sukcesem.

Aby ten sukces osiągnąć, konieczne jest zdecydowane ograniczenie tranzytowego ruchu samochodowego na ul. Święty Marcin. Szkoda, że przebudowy Kaponiery nie wykorzystano, by zainicjować ten proces. Zdecydowanie pozytywnie należy natomiast ocenić koncepcje stanowiące materiał wyjściowy do dyskusji, zakładające uspokojenie ruchu samochodowego na innych odcinkach ulicy. Za właściwe należy uznać także działania zmierzające do przyjęcia rozwiązań kompleksowych dotyczących całej strefy śródmiejskiej, zamiast realizacji projektów cząstkowych. Nie oznacza to od razu konieczności natychmiastowej realizacji założonego planu. Niemniej w momencie podjęcia działań budowlanych spójna koncepcja powinna już być opracowana ostatecznie, a następnie jedynie konsekwentnie wdrażana. Wizerunek przestrzeni ulicy można poprawić już teraz drobnymi zabiegami, choćby poprzez usunięcie szpecących reklam.

Bardzo dobrze, że wizja przyszłości ul. Święty Marcin wypracowywana jest na możliwie szerokim forum. Zaproszenie mieszkańców do wypracowania długofalowej, zintegrowanej koncepcji prowadzi do utożsamiania się

Zdjęcie 3. Plac Adama Mickiewicza i budynek Auli Uniwersyteckiej. Źródło: fotografia własna



z ostateczną wersją projektu. Uwzględnienie uwag mieszkańców przy przygotowywaniu warunków konkursu architektonicznego jest niezwykle cenne, tak samo jak głos ekspertów. Mieszkańcy i fachowcy często najlepiej wiedzą, jakie rozwiązania infrastrukturalne spełnią właściwie potrzeby użytkowników. Wypracowane przy udziale mieszkańców rozwiązania wcale nie muszą być ani utopijne, ani zbyt drogie w realizacji. Jak można zauważyć po liczbie uwag, mieszkańcom Poznania zależy na pozytywnej przemianie śródmieścia. Już drobne impulsy mogą wpłynąć na ich zaangażowanie w ten proces oraz zaistnienie pozytywnego sprzężenia zwrotnego skutkującego przyspieszeniem oczekiwanych zmian.

Wypracowanie całościowych rozwiązań nie powinno już trwać zbyt długo. Śródmiejski obszar Poznania wymaga bowiem zdecydowanych kroków, które uchronią go przed prawdziwym, długotrwałym kryzysem. Choć z pewnością tej części miasta nie przysłuży się wyprowadzka do nowych obiektów studentów prawa i historii, to z pewnością przy odpowiednich działaniach da się nie tylko zatrzymać wiele z tego, co jeszcze dzieje się na ul. Święty Marcin, ale także odwrócić przebieg tych niekorzystnych procesów. Tu wiele mogą pomóc działania miasta, które przyciągałyby na ul. Święty Marcin pożądaną działalność – księgarnie, klubokawiarnie, galerie, muzea i podobne miastotwórcze instytucje. Wtedy ulica miałaby realne szanse na zyskanie nowego życia, autentyczną rewitalizację, a jej krajobraz prezentowałby się co najmniej tak samo atrakcyjnie jak na zaprezentowanych dotychczas koncepcjach wizualizacjach.

O autorze:

Absolwent studiów z zakresu geografii, turystyki i rekreacji oraz gospodarki przestrzennej. Jest doktorantem w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej. Interesuje się urbanistyką, współczesnymi procesami społecznymi oraz transportem, zwłaszcza szynowym.

Bibliografia:

- [1] Łęcki W., Maluśkiewicz P. (red.), Poznań od A do Z, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 1998.
- [3] Wiesiołowski J. (red.), Kronika Miasta Poznania. Święty Marcin, Wydawnictwo Miejskie, Poznań 2006.
- [5] Kaźmierczak B., Gwizdała P., Ukleja A., Koncepcja uspokojenia ruchu samochodowego wraz z zagospodarowaniem przestrzeni publicznych ulicy Święty Marcin, ZDM, Poznań 2013.
- [6] Kaźmierczak B., Gwizdała P., Ekwiński Ł., Koncepcja uspokojenia ruchu oraz reorganizacji przestrzeni publicznych w ciągu ulic plac Wolności – 27 Grudnia – Aleksandra Fredry, ZDM, Poznań 2013.
- [7] Drozdowski R., Jak widzisz przyszłość ścisłego centrum Poznania? Część 1. Raport z badania dla właścicieli nieruchomości i przedsiębiorców, Poznań 2015.
- [8] Drozdowski R., Jak widzisz przyszłość ścisłego centrum Poznania? Część 2. Raport z badania dla mieszkańców i przechodniów, Poznań 2015.
- [9] Dulińska J. i in., Raport z warsztatów PROJEKT ŚCISŁE CENTRUM, Poznań 2015.
- [10] Obsługa transportowa obszaru wyznaczonego ulicami: Fredry, Kościuszki, Taylora, Składowa, Skośna, św. Marcin i Wieniawskiego w Poznaniu. BUDMEX, Poznań 2014.
- [11] Ulica Święty Marcin w Poznaniu. Raport z badań 2014, Urząd Miasta Poznania, Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, Poznań 2015.

Michał Dąbrowski, Marek Fall

3.5. Jak rowery miejskie tworzą „smart cities”

Główna idea „smart city” opiera się na założeniu, by inwestycje w kapitał społeczny, technologie czy infrastrukturę przyczyniały się do rozwoju miasta i stałego podwyższania jakości życia mieszkańców. Jednym z filarów filozofii „smart” jest nowoczesny i zintegrowany transport, a jego nieodłączną częścią, która na przestrzeni ostatnich lat bardzo zyskała na znaczeniu, nie tylko w największych metropoliach, ale także w średniej wielkości i najmniejszych samorządach, są samoobsługowe systemy rowerów miejskich. Z publicznych wypożyczalni w naszym kraju korzysta już ponad 700 tysięcy osób w 15 miastach. Użytkownicy ci dokonali w sumie ponad 10 milionów wypożyczeń. Rowerowa rewolucja z miesiąca na miesiąc zatacza coraz szersze kręgi!

Rowerowy boom na świecie i w Polsce

Gilles Vesco, wiceprezydent Lyonu, twierdzi, że „istnieją dwa typy włodarzy miast: ci, którzy już mają systemy rowerów, i ci, którzy chcą te systemy mieć”. Znajduje to odbicie w statystykach, które pokazują, że już w chwili obecnej sieci publicznych wypożyczalni są dostępne w ponad 50 krajach i 700 miastach na całym świecie. Rowery miejskie na przestrzeni ostatnich lat stały się symbolem nowoczesnego, proekologicznego i prospołecznego myślenia o rozbudowie i optymalizacji organizacji transportu publicznego przez samorządy. To nie przypadek, że dziś trudno wyobrazić sobie komunikacyjną rzeczywistość europejskich miast, uchodzących za wzorcowe „smart cities”, jak Londyn czy Barcelona, ale też Antwerpia, Belfast czy 100-tysięczne irlandzkie Cork albo serbski Novi Sad, bez charakterystycznych, samoobsługowych wypożyczalni.

Moda na to rozwiązanie dotarła również do Polski. Stopniowo doganiamy światowy peleton. Świadczyć o tym może choćby fakt, że warszawski system rowerów miejskich Veturilo, jeden z największych w Europie (ponad 200 stacji i ok. 3 000 rowerów), przed dwoma laty znalazł się wśród dziesięciu najlepszych realizacji tego typu na świecie, w rankingu opublikowanym przez amerykański dziennik „USA Today”.

Liderem na polskim rynku bezobsługowych wypożyczalni rowerów publicznych jest firma Nextbike, która obsługuje systemy w jedenastu miastach, zarządza flotą prawie 500 stacji i 6 000 rowerów, posiada 650 tysięcy zarejestrowanych użytkowników, którzy na przestrzeni pięciu lat dokonali prawie 10 milionów wynajmów.

Kompleksowe rozwiązanie dla samorządów

Idea roweru miejskiego powstała z myślenia o przyszłości komunikacyjnej miast. Dlatego właśnie samorządy w Polsce z uwagą przyglądają się rosnącej popularności tego rozwiązania komunikacyjnego. Coraz częściej doceniają też potencjał tej formy uzupełnienia tradycyjnego transportu publicznego, nadającej się idealnie do pokonywania dystansów krótszych od tych, które pokonuje się zwyczajowo autobusami, tramwajami czy koleją podmiejską. Przekonuje ich również możliwość ograniczenia zatorów w ruchu ulicznym czy eliminowanie problemu ograniczonej liczby miejsc parkingowych.

Zagwarantowanie ekologicznej, ogólnodostępnej komunikacji na każdą kieszeń już od lat 2011-2012, kiedy pierwsze sieci wypożyczalni powstały m.in. w Warszawie, Wrocławiu czy Poznaniu, jest postrzegane jako znacząca wartość dodana, jaką na płaszczyźnie transportu samorząd może zaproponować mieszkańcom. Przedstawiciele miast, w których systemy rowerów miejskich już działają, podkreślają, że decyzja o inwestycji to także odpowiedź na zgłaszane im przez mieszkańców zapotrzebowanie na dostęp do wypożyczalni jednośladów oraz przejaw ambicji zarządzania w efektywny i zrównoważony sposób. Inspiracją płynie też z innych miast, gdzie wdrożone systemy spotkały się z entuzjastycznym odbiorem użytkowników, mediów i opinii publicznej.

Przedstawiciele samorządów cenią sobie rowery również jako pełnoprawne, dogodne uzupełnienie tradycyjnej komunikacji miejskiej, funkcjonującej zwłaszcza w tych częściach miasta, które narażone są na wzmożony ruch samochodowy. Jak pokazują badania, jednoślady w miastach okazują się najszybszym środkiem lokomocji – często nawet dwukrotnie w porównaniu do tradycyjnego transportu kołowego.

Publiczne rowery stanowią przy tym optymalny środek komunikacji pod względem drożności. Z jednego roweru skorzystać może dziennie ok. 10-15 osób, co oznacza, że ze standardowej stacji z 10 jednośladami, której powierzchnia odpowiada zaledwie 2-3 miejscom parkingowym – w ciągu 1 dnia może skorzystać nawet 150 osób!

W momencie wzmożonej dyskusji o rozwoju transportu w kontekście działań rewitalizacyjnych i napędzania prosperity, warto zauważyć, że według większości dostępnych analiz piesi i rowerzyści są bardzo istotnym elementem integracji i rewitalizacji przestrzeni miejskich. W odróżnieniu od osób zmotoryzowanych, które wybierają się przede wszystkim na duże zakupy do centrów handlowych, osoby korzystające z rowerów częściej zatrzymują się po drodze i wydają pieniądze na szlakach swoich codziennych podróży, co stanowi pozytywny bodziec dla branży handlowej i usługowej zlokalizowanej w bliskości dróg i stacji rowerowych.

Z punktu widzenia projektowania i udoskonalania sieci publicznego transportu zbiorowego systemy rowerowe pełnią istotną rolę na poziomie wdrażania planów zrównoważonej mobilności: ten rodzaj komunikacji pozwala optymalizować rozkład przystanków oraz rozszerzać zasięg oddziaływania komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Co istotne, rowery są przy tym pozbawione niedoskonałości typowych dla transportu indywidualnego (brak obawy przed kradzieżą i zniszczeniem, problemów z parkowaniem i miejscem w domu, naprawami i serwisem), jak i publicznego (wyznaczonej na sztywno trasy, rozkładów jazdy i potrzeby oczekiwania).

Jednym z priorytetów działania dla samorządów jest także aspekt proekologiczny. Stacje są zasilane m.in. energią słoneczną, a korzystanie z rowerów redukuje emisję dwutlenku węgla do atmosfery. Jak podkreśla operator, Nextbike Polska, za sprawą ponad 20 milionów kilometrów przejechanych przez Polaków na rowerach tej firmy, wyemitowano do atmosfery prawie 8 tysięcy ton mniej CO₂.

Jak pokazują badania, poza korzyściami finansowymi i dla środowiska naturalnego, użytkownicy rowerów publicznych szczególnie cenią sobie w miejskich wypożyczalniach oszczędność czasu i pieniędzy (20-30 minut każdego wypożyczenia za darmo), niezależność i wygodę (brak rozkładów jazdy i konieczności oczekiwania), komfort psychiczny (brak konieczności samodzielnego serwisowania roweru i obaw o kradzież) i przyjemność z odbywania podróży.

Współpraca z biznesem

W czasach zbliżającej się dekonjunkury na rynkach powierzchni biurowych i handlowych, a także w branży deweloperskiej, niezbędne staje się bardziej kompleksowe podejście do realizowanych inwestycji, w tym wykreowanie optymalnej przestrzeni publicznej wokół niej – np. poprzez udostępnienie najemcom dostępu do istniejącego na terenie miasta systemu publicznych rowerów. Na przestrzeni ostatnich miesięcy to rozwiązanie stało się więc przebojem na rynku biurowym i deweloperskim.

Liderzy wspomnianych branż oraz świadomi pracodawcy dostrzegli w nim szansę na przyciągnięcie uwagi nowych klientów i uzyskanie przewagi nad konkurencją. Jeśli chodzi o rynek powierzchni biurowych, zagwarantowanie klientowi dostępu do ekologicznej i taniej komunikacji stanowi istotną wartość dodaną. Stąd dostrzegalna tendencja w inwestowaniu zarządców powierzchni biurowych czy centrów handlowych w tzw. „stacje sponsorskie”.

Rowery Nextbike na jednej z warszawskich stacji.



Kolejne kompleksy biurowe są wyposażane w wypożyczalnie rowerowe. W ciągu ostatnich tygodni w samej Warszawie punkty wypożyczeń powstały m.in. przy kompleksach biurowych Nestlé House, New City czy The Park Warsaw, a w Lublinie przy galeriach handlowych Atrium Felicity i Tarasy Zamkowe.

Dla wielu inwestorów prywatnych ważnym aspektem inwestycji w stacje rowerów publicznych jest również korzyść, jaką daje jej postawienie w kontekście uzyskania certyfikacji np. w międzynarodowym systemie oceny budynków, BREEAM, który jest metodą oceny wpływu budownictwa na środowisko, wyznaczającą standardy dla zrównoważonego projektowania. Jeśli wypożyczalnia jest zlokalizowana w najbliższym sąsiedztwie głównego wejścia do budynku, to jest brana pod uwagę w kategorii „Alternative modes of transport” i wlicza się do ogólnej liczby wymaganych przez BREEAM elementów infrastruktury rowerowej.

Proces wdrożenia

Sukces wdrożenia miejskiego systemu rowerów publicznych na pierwszym etapie leży w odpowiednim zaprojektowaniu sieci jako elementu transportu zbiorowego z uwzględnieniem lokalizacji stacji w pobliżu przystanków i węzłów przesiadkowych oraz punktów generujących ruch, takich jak szkoły i uczelnie oraz zakłady pracy, a także dokonania powiązań taryfowych z myślą o użytkownikach tradycyjnego transportu publicznego. Istotna jest również odpowiednia skala w momencie uruchomienia (dla osiągnięcia satysfakcjonującego zasięgu) oraz plan rozwoju inwestycji. Na początku to maksimum jeden rower na tysiąc mieszkańców, docelowo – minimum jeden rower na pięciuset mieszkańców.

W związku z integrującym charakterem inwestycji, rekomendowane jest, by na każdym etapie projektu prowadzić konsultacje społeczne, co pozwala budować zaangażowanie mieszkańców w proces tworzenia systemu. Dotyczy to zarówno nazwy i identyfikacji wizualnej, jak i potencjalnych lokalizacji wypożyczalni.

Finałem tego procesu jest wybór odpowiedniego i doświadczonego wykonawcy, który będzie w stanie zagwarantować nowoczesną, sprawdzoną i estetyczną infrastrukturę (stacje i rowery) oraz jej sprawny montaż, całodobowy serwis (bieżące naprawy i konserwacja) i relokacje, kompleksową obsługę klienta 24/7 (call center, wsparcie on-line, stacjonarne BOK), zaplecze IT (wsparcie informatyczne, obsługa stron www, dostęp do aplikacji mobilnej, działania w mediach społecznościowych), ciągły monitoring i analizę działania systemu oraz jego wielostopniowe zabezpieczenie, jak również udzieli wsparcia na płaszczyźnie działań promocyjnych oraz współpracy z mediami i partnerami, co jest niezbędne dla uzyskania pozytywnego odbioru społecznego systemu.

Na drodze ciągłego rozwoju

Rynek samoobsługowych wypożyczalni rowerów publicznych wciąż się rozwija, a operatorzy dzięki rosnącemu doświadczeniu i ciągłemu monitorowaniu oczekiwań użytkowników, są w stanie oferować coraz bardziej nowoczesne i kompleksowe rozwiązania. Przykładem mogą być wdrożenia realizowane na polskim rynku w ciągu ostatnich dwóch sezonów.

W ubiegłym roku wprowadzono w lubelskiej sieci wypożyczalni rowery dwuosobowe – tandemy, które sprawdzają się nie tylko jako bardzo popularne rozwiązanie rekreacyjne, ale pełnią także istotną rolę społeczną – pozwalają m.in. na odbywanie wycieczek przez osoby niedowidzące czy niepełnosprawne w towarzystwie opiekuna. Ostatnio tandemy pojawiły się również na ulicach Warszawy.

Kolejną nowością, jaka odbiła się szerokim echem na polskim rynku, jest uruchomienie w stolicy pierwszej na świecie samoobsługowej stacji wypożyczalni rowerów dziecięcych. Operator systemu Veturilo wprowadził dwa rozmiary jednośladów: mniejsze dla dzieci w wieku od 4 lat, powyżej 110 centymetrów wzrostu oraz większe dla dzieci w wieku od 6 lat, powyżej 120 centymetrów wzrostu.

Równocześnie rewolucję technologiczną przechodzą podstawowe elementy infrastruktury sieci wypożyczalni. Od połowy bieżącego sezonu w Poznaniu zainicjowano działanie najbardziej zaawansowanego technologicznie systemu w Polsce. Wszystkie lokalizacje posiadają nowy system zabezpieczeń (elektrozamki), a ponadto zastosowano stacje wyposażone w terminale z nowoczesną technologią, obejmującą ekrany dotykowe i panele płatnicze, co jest pierwszym tego typu wdrożeniem w kraju.

Ciągły rozwój i praca nad wdrażaniem innowacyjnych rozwiązań to jeden z podstawowych celów funkcjonowania większości sprawdzonych i kompetentnych operatorów samoobsługowych systemów rowerów miejskich w Europie i na świecie.

O Nextbike Polska

Nextbike Polska jest liderem w dostarczaniu i obsłudze samoobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich. Działa w Polsce od 2011 r. na licencji Nextbike GmbH, niemieckiej firmy istniejącej od 2004 r., która jest obecna na czterech kontynentach w 14 państwach i 73 miastach. Jednorazowa rejestracja w systemie Nextbike umożliwia korzystanie z floty 21.000 rowerów na całym świecie. System jest wykorzystywany m.in. w Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Austrii, Szwajcarii, Turcji, na Cyprze, w Emiratach Arabskich, Chorwacji, Azerbejdżanie, na Łotwie, w Nowej Zelandii, na Węgrzech i w Bułgarii. Rowery Nextbike można wypożyczać 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu w okresie od wczesnej wiosny do późnej jesieni, płacąc za wypożyczenie według lokalnych taryf. Pierwszy system Nextbike Polska uruchomił we Wrocławiu (08.06.2011) i na Bemowie (1.04.2012), następnie w Poznaniu (15.04.2012), w Opolu (15.06.2012), Warszawie (1.08.2012), Sopocie (5.09.2013), w Białymstoku (31.05.2014), Konstancinie-Jeziornie (13.06.2014), Lublinie (19.09.2014), Grodzisku Mazowieckim (27.10.2014), Katowicach (01.05.2015) oraz w Juchnowcu Kościelnym (01.07.2015). W sezonie 2015 użytkownicy w całej Polsce mają do dyspozycji 5 729 rowerów i 476 stacji.

MOBILNOŚĆ

Paweł Sowa

4.1. Tramwaj na Naramowice zwany pożądanym

Wstęp

Pierwsza wzmianka o Naramowicach pochodzi z 1366 r. W XVIII w. była to już duża wieś, natomiast 90 lat temu (w 1925 r.) Naramowice przyłączono do Poznania. Dzisiaj ten położony w północnej części miasta fyrtel jest symbolem problemów komunikacyjnych, a do powszechnego użytku w Poznaniu weszły takie określenia jak „korki naramowickie” lub „korek jak na Naramowickiej” (główna ulica). W ostatnim czasie (lata 2012-2014) Naramowice stały się także areną otwartej, ale też merytorycznej walki mieszkańców z ówczesnymi władzami miasta o realizację trasy tramwajowej. Władze pomimo wcześniejszych deklaracji nie chciały tej inwestycji realizować. Mieszkańcy Naramowic, wspierani przez pozostałych poznaniaków, konsekwentnie przedstawiali swoje argumenty za rozwojem transportu zbiorowego i lepszą integracją transportową dzielnicy z resztą miasta. Ich starania miały także istotny wpływ na tematykę wątków poruszanych w kampanii samorządowej w 2014 r. w Poznaniu.

Północ Poznania to bardzo dobre tereny pod rozwój budownictwa mieszkaniowego: pozbawione większego przemysłu, chronione od zachodu przez obszary zielone tzw. Zachodniego Klina Zieleni, posiadające dogodne ukształtowanie powierzchni i wolne od zagrożenia powodziowego. Plany zabudowy tego obszaru sięgają początku XX w., wprowadzono je w życie w jego drugiej połowie. Wtedy powstały duże osiedla mieszkaniowe najpierw na Winogradach, potem na Piątkowie, do których obsługi wybudowano trasę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Kolejnymi obszarami ekspansji miały być Morasko oraz Naramowice. Już wtedy zaczęto dyskutować o nowych rozwiązaniach komunikacyjnych. Do postulowanych nowych dróg dołączył wkrótce pomysł dociągnięcia do tej dzielnicy tramwaju.

W miarę postępującej w coraz bardziej chaotyczny sposób zabudowy, rósł również potencjał komunikacyjny tego obszaru, co sprawiło, że już w 2001 r. opracowanie „Studium budowy naramowickiej trasy tramwajowej” potwierdziło zasadności techniczną i ekonomiczną budowy trasy tramwajowej na Naramowice. Wobec takich wyników analizy, w 2002 r. zadeklarowano przygotowanie projektu tramwaju, z kolei na początku 2004 r. Rada Miasta uchwaliła miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla wschodnich Naramowic, rezerwujące oś transportową dla komunikacji miejskiej. Atrakcyjne dla deweloperów działki miały być zabudowane tylko w przypadku zrealizowania inwestycji komunikacyjnych. Praktyka pokazała co innego – zabudowa powstawała, ale ani drogi, ani tramwaju nie zrealizowano do dzisiaj.

Biała księga tramwaju na Naramowice

Na miesiąc przed II turą wyborów samorządowych, pod koniec października 2014 r., Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania” opublikowało raport dokumentujący historię niebudowania tramwaju na Naramowice. Nazwany „białą księgą” dokument uszeregował fakty w sposób chronologiczny, które pokazały 14 lat zaniedbań ze strony władz miasta w kwestii tej inwestycji. W białej księdze skrytykowano urząd miasta za próby torpedowania pomy-

Rysunek 1. Jedna z grafik promujących tramwaj na Naramowice przygotowana przez Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania”.



stłu budowy tramwaju oraz za manipulowanie danymi. Działania te były nie do zaakceptowania szczególnie w świetle ogromnej szansy na pozyskanie środków z Unii Europejskiej na rozwój transportu zbiorowego na perspektywie budżetowej 2014-2020. Społeczników irytowało też wprowadzanie mediów i mieszkańców w błąd przez władze miasta oraz całkowita irracjonalność postępowania urzędników w obliczu tak fundamentalnego dla rozwoju miasta zagadnienia.

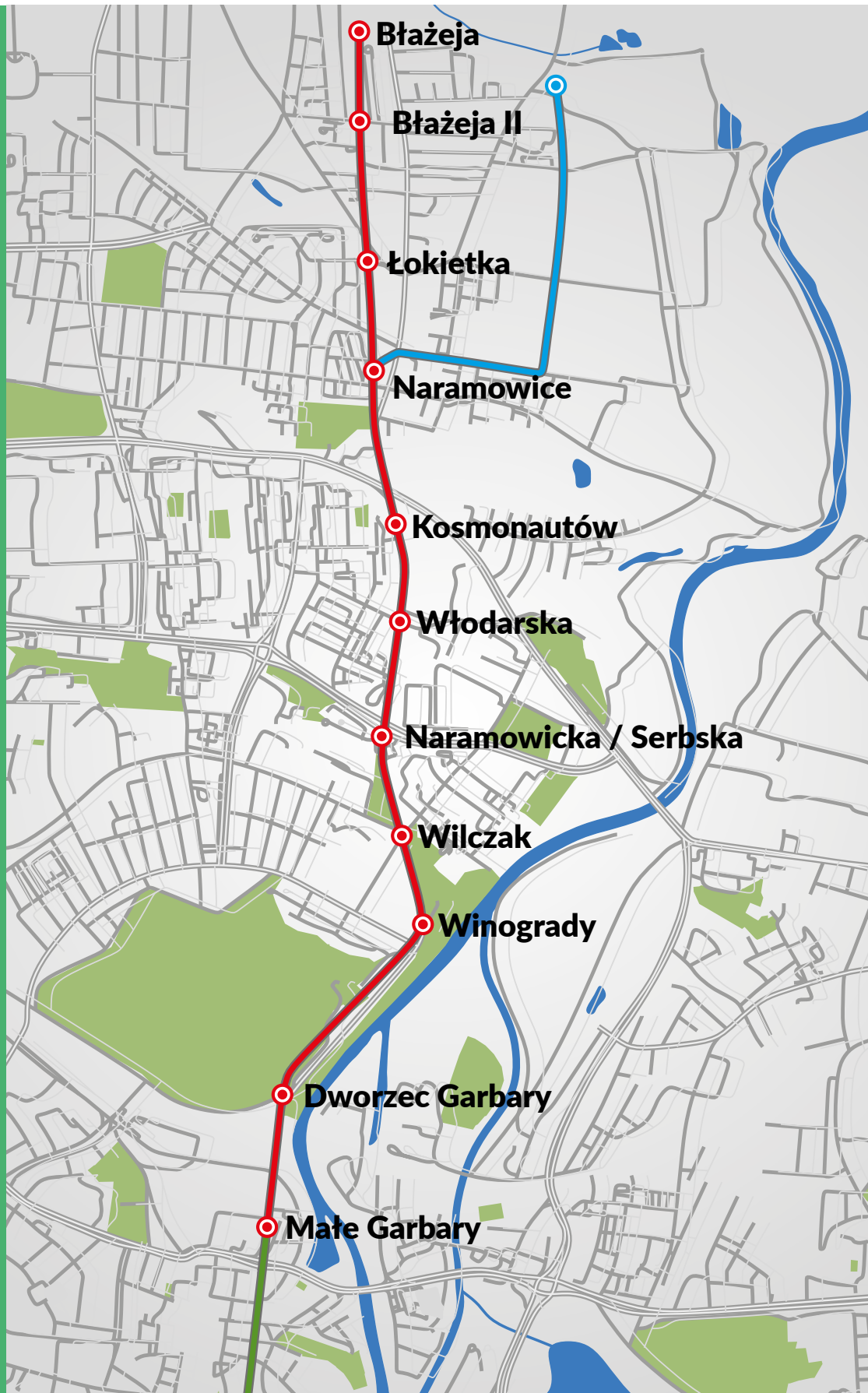
Biała księga porządkowała przede wszystkim historię deklaracji oraz faktycznych działań władz miasta w temacie Naramowic. Dla autorów opracowania, jak i mieszkańców zabiegających o budowę tramwaju, oczywistą była potrzeba realizacji obu inwestycji. W świecie bardzo szybko przekazywanych, ale jednocześnie zdawkowych informacji, uporządkowanie historycznych faktów jest fundamentalne, gdyż pozwala na obiektywną ocenę rzeczywistości i chroni przed konsekwencjami manipulacji.

Wnioski płynące z lektury białej księgi można przedstawić w następujący sposób:

- Przez 10 lat (2002-2012) władze miasta i urzędnicy wielokrotnie deklarowali wolę budowy tramwaju, przekonując o dużym stopniu zaawansowania prac koncepcyjnych.
- Uchwalono plany pozwalające na realizację inwestycji.
- Analizy ekspertów (2001 i 2005 r.) potwierdziły techniczną możliwość budowy trasy tramwajowej oraz jej sens ekonomiczny.
- Nagle w 2012 r. zmieniono całkowicie politykę w zakresie „rozwiązania transportowego” na Naramowice, bez żadnego racjonalnego uzasadnienia.
- W latach 2012-2014 przystąpiono do chaotycznych działań na rzecz realizacji najpierw trolejbusu, a potem tzw. „szybkiego autobusu BRT”.
- Lata 2013-2014 były okresem szczególnie bezczelnych prób manipulacji zarówno w zakresie komunikacji z mieszkańcami i mediami, jak i tematyce zleczanych ekspertom analiz.

W obliczu tak wątpliwego etycznie i nieracjonalnego zachowania ze strony władz miasta, mieszkańcy zaczęli się organizować oddolnie w celu walki o tak bardzo potrzebny tramwaj.

Rysunek 2.
Obywatelski
projekt przebiegu
trasy tramwaju
na Naramowice
opublikowany
w styczniu 2014 r.



Tramwaj na Facebooku – internetowy celebryta

Niepokojące wieści z placu Kolegiackiego oraz nachalne próby dezinformowania opinii publicznej doprowadziły do powstania dedykowanego kanału komunikacji – profilu tramwajowego na Facebooku 9 listopada 2012 r. Profil szybko zyskiwał na popularności, a idea budowy tramwaju łączyła różne organizacje. Przykładem był Apel do Prezydenta Poznania z lipca 2013 r. o rozwiązanie problemów komunikacyjnych Naramowic, w tym o budowę tramwaju, podpisany przez Radę Osiedla Naramowice, oraz stowarzyszenia: Inwestycje dla Poznania, Jasna Rola, My Poznaniacy oraz Projekt Poznań.

Dzięki dyskusjom na Facebooku i współpracy wielu osób, całkowicie oddolnie, powstał obywatelski projekt przebiegu trasy tramwajowej, opublikowany oficjalnie w styczniu 2014 r. Zakładał on „wyprostowanie” trasy na samych Naramowicach w stosunku do trasy wpisanej w studium, lokalizując ją w centralnej części dzielnicy, wzdłuż korytarza planowanej ul. Nowej Naramowickiej (por. rysunek 2). Społecznicy nie wykluczali budowy trasy zapisanej w Studium, potraktowali ją jednak jako odnogę przewidzianą do budowy w przyszłości, uważając za ważniejszą rzecz wydłużenie trasy w centrum – od ul. Małe Garbary przez Garbary aż do ul. Królowej Jadwigi (na mapie oznaczona jako etap II).



Śródmiejski obszar Poznania wymaga zdecydowanych kroków, które uchronią go przed prawdziwym, długotrwałym kryzysem.

Ciekawostką może być fakt, iż Tramwaj na Naramowice nie jest typową stroną poświęconą projektowi infrastrukturalnemu. Nie pisze się o nim nigdy w trzeciej osobie. Tramwaj na Naramowice został przez administratorów spersonifikowany. To zwykły-niezwykły mieszkaniec Naramowic (choć o nietypowej budowie „ciała”), który dzieli się z fanami swoim życiem. Relacjonuje podróże i codzienne sytuacje, zaprasza do dyskusji, organizuje także konkursy. W ten sposób na przykład wybrano nazwę dla trasy tramwajowej – „Naramka”).

To Tramwaj jako internetowy celebryta wezwał mieszkańców do akcji poparcia na jesieni 2014 r., podczas której poznaniacy przesyłali swoje fotografie z życzeniami jego szybkiej budowy. Wśród nich byli też międzynarodowi mieszkańcy dzielnicy oraz znane w Poznaniu osoby. Tramwaj budował zatem poczucie wspólnotowości, jednoczył ludzi do konstruktywnego działania nie tylko przeciwko czemuś, ale również za czymś. W końcu to Tramwaj nadawał w wielu momentach ton kampanii samorządowej. Stał się prawdziwym reprezentantem mieszkańców Naramowic, pokazując najważniejszy do rozwiązania problem – zatory komunikacyjne.

Profil charakteryzowała duża liczba interakcji między fanami a Tramwajem. Był zatem ważnym źródłem wiedzy i jednocześnie platformą do dyskusji nad modyfikacją założeń trasy tramwajowej. Taką propozycję złożyło Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania” (oprac. Mateusz Woźniak) w styczniu 2015 r. w trakcie konsultacji społecznych, już po zmianie władz miasta.

Niebezpieczne próby manipulacji przestroga na przyszłość

Manipulacje danymi, jakie miały miejsce w okresie 2013-2014, kładą się cieniem na poprzedniej ekipie rządzącej Poznaniem. Próby dezinformacji można traktować jako zaprzeczenie zasad współżycia społecznego w tak bardzo szanującym swoje społecznikowskie tradycje mieście (dorobek wielkopolskich przedstawicieli idei pracy organicznej w XIX w.). Działania tego typu należy ocenić negatywnie także z punktu widzenia finansów publicznych. Wprowadzanie w życie złych rozwiązań skutkuje bowiem marnotrawieniem miejskich pieniędzy.

Pierwszy rodzaj manipulacji dotyczył wprowadzania w błąd opinii publicznej za pomocą mediów. Powszechnie stosowano niedomówienia, sugerowano bardzo duże koszty inwestycji, jak na przykład mityczne 900 mln zł na przebudowę tylko jednego wiaduktu kolejowego na trasie tramwaju. Jednocześnie forsowano nowe rozwiązanie

Zdjęcie 4. Ogłoszenie wyniku konkursu na wysokość wiaduktu nad ulicą Garbary – zdjęcia przesłane przez fanów profilu Tramwaj na Naramowice.



– najpierw trolejbus, który okazał się pomysłem-epizodem kilkumiesięcznym, potem tzw. „szybki autobus BRT”. Zapewniano przy tym, że żadna decyzja nie została podjęta, ale w tym samym czasie sugerowano, że szybki autobus jest lepszym pomysłem.

Inny rodzaj manipulacji danymi miał miejsce przy zleceniu specjalistycznych badań. Przykładem były wytyczne poznańskiego ZTM (opracowane jakby pod szybki autobus) z kwietnia 2014 r., w których narzucono wykonawcy analizy badane warianty rozwiązań transportowych, w związku z czym analiza nie sprawdzała optymalnego sposobu obsługi komunikacyjnej Naramowic, tylko wariant preferowany przez ZTM. Co więcej, takie podejście nie uwzględniało stanu rzeczywistego. Był to kolejny błąd ZTM. Wcześniejsze plany tramwaju prowadziły jego trasę do wschodniej części Naramowic. Tymczasem zabudowa wielorodzinna rozwinęła się po zachodniej stronie dzielnicy. Badanie potoków pasażerskich na puste pola wschodnich Naramowic miało się nijak do prawdziwych problemów komunikacyjnych i siłą rzeczy musiało przynieść gorsze wyniki. Ponadto poznański ZTM zlecenie opracowania analizy trzymał w głębokiej tajemnicy.

Trzecią formą manipulacji była próba eliminacji tramwaju z dokumentów strategicznych. Takim był Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej. W jego wersji przedłożonej do dyskusji w styczniu 2014 r. tramwaj się nie znalazł (w pierwszej wersji dokumentu). Udało się go uratować tylko dzięki zdecydowanej postawie mieszkańców wyrażonej w trakcie konsultacji społecznych – ponad 75% wszystkich nadesłanych uwag postulowało wpisanie z powrotem rozwiązania tramwajowego.

Obalanie kłamstw

W obliczu powyższych wydarzeń zwolennicy budowy tramwaju zmuszeni byli do szukania argumentów oraz zdobywania wiedzy na własną rękę. Efektem tych działań było nie tylko przystąpienie do stworzenia wspomnianej już białej książki, ale także przeprowadzenie badań terenowych i pozyskanie informacji technicznych o wiadukcie kolejowym oraz kolektorze ściekowym na Garbarach. Urzednicy sugerowali, że konstrukcja ta jest za niska, do tego przebiega pod nią ów wspomniany kolektor, a ewentualne możliwości obejścia tego problemu są za drogie (mówiono nawet o 900 mln zł). Kamil Źmijewski ze stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania sam przeprowadził badania wysokości wiaduktu oraz ułożenia instalacji ściekowych, wykazując brak konfliktu. Tym samym analiza Stowarzyszenia potwierdziła (jak się później okazało) wcześniejsze opracowania fachowców z 2001 i 2005 r.

Co ciekawe, do obalania nieprawdziwych informacji (zamiast 3,70 są 4,32 m) o wysokości wiaduktu kolejowego posłużył także konkurs przeprowadzony na profilu na Facebooku, na którym Tramwaj zadał pytanie o wymiary, a zwycięzca otrzymał widokówkę z historycznymi tramwajami wysłaną z australijskiego Melbourne w lutym 2014 r.

Patrząc na to, co działo się w Poznaniu w kwestii tramwaju naramowickiego w ostatnich latach, można z całym przekonaniem stwierdzić, że mieszkańcy wykonali olbrzymią pracę w dziedzinie edukacji. Pozyskiwali informacje o inwestycjach tramwajowych w różnych częściach świata, dowiadywali się o zaletach tej formy transportu, poświęcili swój prywatny czas na dzielenie się tymi danymi z innymi osobami. Zbierali również bardzo szczegółowe dane z własnego miasta. Dzięki temu poznaniacy mogli poszerzyć swoją wiedzę na temat transportu zbiorowego oraz potencjału, jaki niesie dalsza rozbudowa sieci tramwajowej. Dane mówią jasno: budować.

Analiza profesjonalnych opracowań dowodzi zasadności budowy tramwaju na Naramowice. Wśród najważniejszych dokumentów należy wymienić w porządku chronologicznym:

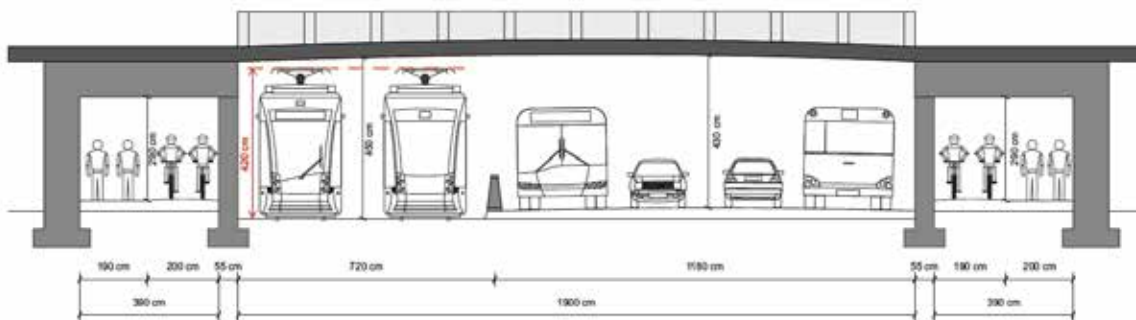
- Studium budowy naramowickiej trasy tramwajowej, autorstwa Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Biura Inżynierii Transportu z 2001 r. Potwierdziło ono zasadności techniczną i ekonomiczną budowy trasy tramwajowej na Naramowice.
- Analizę Biura Projektów Kolejowych z 2005 r., która potwierdziła techniczną możliwość przeprowadzenia linii przez wiadukt Garbary, przedstawiając ciekawy wariant jej budowy – pod peronami stacji (co dałoby efekt w postaci idealnego węzła tramwaj-kolej).
- Opracowanie Optymalizacja rozkładu linii transportowych z uwzględnieniem proponowanych w Planie Transportowym Aglomeracji Poznańskiej zmian sieci transportowej, autorstwa firmy URS Polska z grudnia 2014 r., które pokazało, że najbardziej efektywna jest opcja tramwajowa, a sens ekonomiczny ma jedynie trasa prowadząca bezpośrednio do centrum miasta przez ul. Szelągowską.



Ciekawostką może być fakt, iż Tramwaj na Naramowice nie jest typową stroną poświęconą projektowi infrastrukturalnemu. Nie pisze się o nim nigdy w trzeciej osobie.

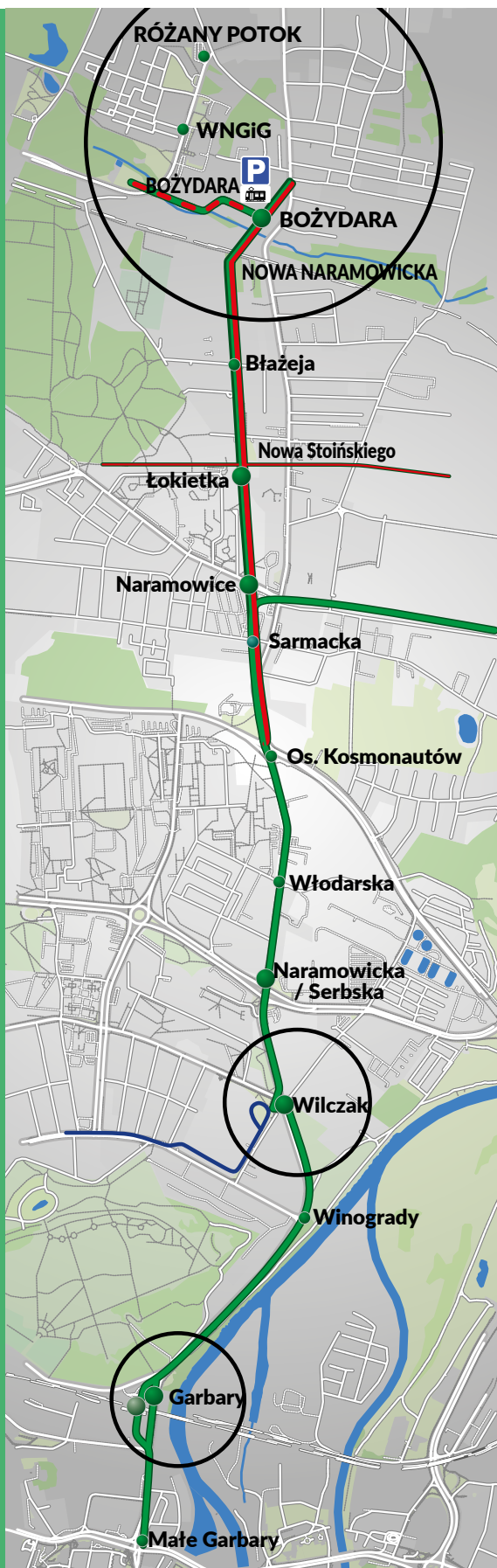
Z powodu źle sformułowanych wytycznych (uwzględnione celem uzyskania lepszych wyników pod tzw. „szybki autobus”) przekazanych w 2014 r. przez ZTM Poznań firmie Biuro Inżynierii Transportu przeprowadzona analiza „Obsługa komunikacyjna rejonu Naramowic w Poznaniu” niewiele wnosi do dyskusji o naramowickim tramwaju. Dużo ciekawsze dane można znaleźć w tzw. „modelu ruchu” dla poznańskiej komunikacji miejskiej z 2014 r. Wynika z nich, że największy dobowy potok pasażerski dla linii autobusowych w Poznaniu przypada właśnie na trasę postulowanego tramwaju na odcinku Dworzec Garbary – Winogrody, sięgając wartości 10 000 pasażerów. Wyraźnie widać także duży ruch wzdłuż całego korytarza ul. Naramowickiej.

Na uwagę zasługuje także opracowanie stowarzyszenia „Inwestycje dla Poznania”, autorstwa Kamila Żmiejewskiego, z lipca 2014 r. „Trasa tramwajowa na Naramowice – wiadukt kolejowy nad ulicą Garbary” poświęcone możliwości przeprowadzenia tramwaju bez ingerencji w podziemne kolektory pod wiaduktem Garbary. W dokumencie zidentyfikowano optymalną lokalizację torowiska – po zachodniej stronie wiaduktu, eliminując dzięki temu poten-



Rysunek 3. Analiza wiaduktu nad ulicą Garbary – autor: Kamil Żmiejewski.

Rysunek 5. Projekt trasy tramwaju ze stycznia 2015 r. autorstwa stowarzyszenia „Inwestycje dla Poznania”, opracowany pod kierunkiem Mateusza Woźniaka.



cialne konflikty. Wykazano również ponownie, że wysokość wiaduktu jest wystarczająca dla odpowiedniego zawieszenia trakcji.

O tych kwestiach przedstawiciele stowarzyszenia dyskutowali też z prezesem MPK, Wojciechem Tulibackim, w dniu 1 października 2014 r. Jako jedyny z wysoko postawionych urzędników zdecydował się wówczas (była to jeszcze kadencja poprzednich władz miasta) porozmawiać ze społecznikami. Ze spotkania wynikało jasne, bardzo pozytywne przesłanie, które można było określić jako „da się”. Da się zrealizować trasę na Naramowice i da się zmierzyć z problemami natury konstrukcyjnej. Co ciekawe, prezes MPK wskazał na jeszcze jedną możliwość pokonania problemu wysokości – zakup tramwajów jeżdżących bez zasilania pobieranego z trakcji. Ten argument nie istniał w ogóle w publicznej dyskusji i nie używano go w oficjalnych dokumentach.

Stan obecny: paraliż komunikacyjny

Przeciągający się przez lata decyzyjny pat co do rozwiązania problemów komunikacyjnych północnego Poznania i postępująca zabudowa wielorodzinną na tym obszarze, doprowadziły do powstania stałego paraliżu komunikacyjnego. Jedynym okresem, w którym sytuacja się poprawia, są wakacje. Przez większą część roku Naramowice stoją w permanentnym korku, którego czas trwania w ciągu doby niepokojąco wzrasta. W chwili obecnej nawet trudno przewidzieć godziny jego występowania. Konsekwencje są bardzo dokuczliwe na wielu polach. Dla codziennego funkcjonowania mieszkańców są to przede wszystkim spóźnienia i wydłużenie czasu przejazdu.

Komunikacja publiczna nie stanowi na dziś żadnej sensownej alternatywy – stoi w korku tak jak samochody. Spóźnienia w ruchu autobusów sięgają kilkudziesięciu minut, rozkład jazdy jest de facto fikcją, przez co najmniej połowę dnia. Straty pieniędzy dla systemu komunikacji miejskiej generowane przez tę sytuację muszą być bardzo wysokie. W chwili obecnej teren osiedla Naramowice (Poznań jest podzielony na jednostki pomocnicze zwane „osiedlami”) jest zamieszkały przez około 18 tysięcy osób. Istniejące plany zabudowy mogą doprowadzić do wzrostu tej liczby od co najmniej 15 tysięcy do nawet 30 tysięcy. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych tego obszaru urosło już zatem do rangi problemu politycznego.

Zmiany przebiegu trasy tramwajowej

W styczniu 2015 r. Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania” złożyło projekt koncepcyjny trasy tramwaju na Naramowice (w ramach prowadzonych przez nowe władze miasta konsultacji społecznych) opracowany pod kierownictwem Mateusza Woźniaka, który zakłada budowę trasy tramwajowej z Garbar do os. Różany Potok, o długości 7,1 km. Tramwaj przebiegałby ulicami: Garbary, Szelałowska, Naramowicka, wiaduktem nad ul. Lechicką oraz w korytarzu ul. Nowej Naramowickiej, tunelem pod torami obwodnicy towarowej, następnie wzdłuż nowo projektowanej ul. Bożydara oraz ul. Dziegielowej. Trasa posiadałaby pętlę pośrednią przy węźle przesiadkowym Bożydara i kończyłaby się pętlą na os. Różany Potok.

Rozbudowę układu drogowego Naramowic (przebudowę istniejących oraz budowę nowych jednojezdniowych ulic) uzupełnia projektowana jednojezdniowa ul. Nowa Stoińskiego. W koncepcji zaplanowano przystanki zintegrowane z poprzecznie kursującymi autobusami oraz dwa ponadlokalne węzły przesiadkowe.



Patrząc na to, co się działo w Poznaniu w kwestii tramwaju naramowickiego w ostatnich latach, można z całym przekonaniem stwierdzić, że mieszkańcy wykonali olbrzymią pracę w dziedzinie edukacji.

Otwarte konsultacje trwały przez półtora miesiąca. Samą procedurę zaproponował na zaledwie tydzień przed II turą wyborów jeszcze poprzedni prezydent Poznania, zaś nowa ekipa rozwinęła pomysł konsultacji w dość twórczy sposób. Przyjęto założenie, że mieszkańcy mogą wypowiedzieć się na temat preferowanego rozwiązania transportowego i zaproponować własne koncepcje lub podzielić się uwagami co do istniejących rozwiązań. Ostatecznie mieszkańcy zgłosili tylko projekty tramwajowe i koncepcję metra, która jednak na terenie Naramowic była de facto trasą tramwajową (pod ziemię miała zejść na obszarze centrum).

Najbardziej kompleksowym projektem było wspomniane opracowanie stowarzyszenia, które zawierało też postulat poprawienia układu drogowego. Rewolucyjnym pomysłem okazało się przedłużenie trasy za tory obwodnicy towarowej, na teren sąsiedniego Umultowa, a konkretnie w kierunku os. Różany Potok, gdzie mieszczą się placówki Uniwersytetu Adama Mickiewicza. Oznacza to podłączenie się do kolejnego źródła potoków pasażerskich i pokonanie „magicznej” bariery w postaci trasy kolejowej (obecnie, ze względu na brak przejazdu, istotnej bariery dla komunikacji). Trasa postulowana w opracowaniu IdP stała się przedmiotem badań zleconych przez nowe władze miasta. Podzielono ją na odcinek północny od pętli Wilczak do Pływalni Uniwersyteckiej (na osiedlu Różany potok) oraz południowy od skrzyżowania Estkowskiego i Garbary do pętli Wilczak. Południowy odcinek jest trudniejszym do realizacji pod względem technicznym – konieczne jest zbadanie skarpy nadwarciańskiej na ul. Szelałowskiej oraz przyjęcie wariantu do pokonania wiaduktu kolejowego przy dworcu Poznań Garbary. Analiza północnego odcinka powinna być gotowa w pierwszych dniach sierpnia, zaś analiza południowego w pierwszych dniach września 2015 r.

Wyniki analiz staną się podstawą do podjęcia politycznej decyzji o zakresie budowy trasy. Pozwoli to na ustalenie jej przebiegu i wyznaczenie pętli na północy miasta, a następnie stanie się podstawą do dalszych prac projektowych i pozyskania środków finansowych na budowę.

Spodziewane korzyści

Ta najbardziej oczekiwana i jednocześnie najbardziej pilna z punktu efektywności całej sieci tramwajowej inwestycja w Poznaniu określana jest często jako „potrzebna na wczoraj”. Jej budowa znacząco wpłynie na warunki życia mieszkańców oraz funkcjonowanie miasta:

- Zapewni szybkie połączenie Naramowic (oraz być może Umultowa) z centrum i innymi dzielnicami miasta.
- Przyczyni się do ograniczenia zatorów komunikacyjnych poprzez stworzenie niezawodnej oferty transportu publicznego, stając się korytarzem transportowym na wzór doskonale działającego Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.


- Obniży koszty funkcjonowania komunikacji dzięki reorganizacji tras linii autobusowych.
- Przyczyni się do pozyskania nowych pasażerów dla komunikacji miejskiej dzięki zapewnieniu połączeń do centrum i innych dzielnic.
- Poprawi funkcjonowanie całej sieci tramwajowej poprzez stworzenie alternatywy dla „wąskiego gardła” mostu Teatralnego, szczególnie przydatne w przypadku awarii lub remontów. Uporządkuje przestrzeń poprzez budowę odpowiedniej infrastruktury: torów, przystanków, układu drogowego, infrastruktury rowerowej oraz zieleni. Przyczyni się do poprawy jakości życia poprzez eliminację straty czasu w korkach oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza spalinami.
- Przyczyni się do wzrostu wartości nieruchomości na Naramowicach oraz wzdłuż całego korytarza trasy.
- Stworzy szansę na realizację inwestycji towarzyszących. Przykładowo, Rada Osiedla Naramowice zgłosiła propozycję budowy targowiska w pobliżu trasy.
- Wpłynie na wzrost atrakcyjności i znaczenia dzielnicy, przyczyniając się do wzrostu liczby mieszkańców, co przełoży się na pozyskanie nowych wpływów z podatków dla budżetu miasta.

O autorze:

Z wykształcenia mgr gospodarki przestrzennej, pracuje w sektorze turystyki jako pilot wycieczek i przewodnik turystyczny po Poznaniu. Od 2006 r. działa w Stowarzyszeniu „Inwestycje dla Poznania”, od 2008 r. jako prezes zarządu. Członek Rady Osiedla Naramowice wybrany w kadencji 2015-2019.

Autor kieruje podziękowania do wszystkich osób, które w jakikolwiek sposób wsparły projekt budowy Tramwaju na Naramowice – jego realizacja będzie sukcesem i zwieńczeniem kilkuletnich starań o uratowanie tej inwestycji. Szczególne wyrazy szacunku za współpracę składa kolegom ze Stowarzyszenia: Arkadiuszowi Borkowskiemu, Mateuszowi Woźniakowi oraz Kamilowi Żmijewskiemu.

USŁUGI DORADCZE LEAN MANAGEMENT

- 
- 
- 
- 
- ▶ Kompleksowe analizy stanu obecnego procesów biznesowych zgodnie z Lean Management
 - ▶ Doradztwo w zakresie certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa w transporcie kolejowym
 - ▶ Audyty działalności organizacji
 - ▶ Optymalizacja zarządzaniem taborem
 - ▶ Wsparcie w projektach z zakresu transportu
 - ▶ Studia wykonalności, biznes plany, dokumentacja
 - ▶ Tworzenie i audyt rozkładów jazdy
 - ▶ Wsparcie wizerunkowe
 - ▶ Ocena sytuacji i prognozowanie zachowań rynku

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Plac Bankowy 2
00-095 Warszawa

tel./fax +48 22 323 77 50 lub 51
e-mail: zdgtor@zdgtor.pl
www.zdgtor.pl

Tamas Dombi

4.2. Promocja jazdy na rowerze na przykładzie kampanii European Cycling Challenge

Wprowadzenie

Miasta na całym świecie aktywnie wspierają rozwój ruchu rowerowego. Wsparcie ze strony władz miejskich przybiera formę nie tylko działań „twardych” (np. inwestycyjnych, w tym budowę nowej infrastruktury rowerowej), ale coraz częściej także formy „miękkie” – kampanie, wydarzenia, działania ukierunkowane na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Działania obu rodzajów powinny być nierozłączne i tworzyć spójną całość – w miastach, które przodują w rankingach jakości życia i znane są z dużego udziału podróży rowerem w codziennych podróżach (np. Kopenhaga czy też Amsterdam), z reguły koordynuje je w całości jedna jednostka w imieniu władz miasta lub danego regionu.

Ruch rowerowy także w Warszawie rozwija się w ostatnich latach w szybkim tempie. Dużą w tym zasługą systemu Warszawskiego Roweru Publicznego, który dzięki udanemu konkursowi zyskał popularną i niesztampową nazwę: Veturilo. Szybki sukces rowerów miejskich zaowocował reaktywacją stanowiska dedykowanego całościowo zagadnieniu rowerowemu. Od jesieni 2012 r. pełnomocnikiem prezydenta m. st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej jest Łukasz Puchalski, wówczas kierownik działu w ZTM odpowiedzialny za wdrożenie Veturilo, obecnie zaś dyrektor Zarządu Dróg Miejskich, gdzie stopniowo przenoszone są także wszelkie działania związane z rozwojem ruchu rowerowego. Stanowisko pełnomocnika decyzją prezydent miasta, Hanny Gronkiewicz-Waltz, zostało wyposażone także w środki finansowe – wpływy z systemu Veturilo pozostają niejako „w systemie” rowerowym, są dedykowane na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Koszty utrzymania systemu roweru publicznego, które w 2014 r. wyniosły 5,4 mln zł, pokrywane są zaś z budżetu miasta.

W związku z dużą popularnością rowerów miejskich Veturilo generuje przychód w wysokości ponad 2 mln zł rocznie. Służą one kompletowi działań, jak zaznaczono na wstępie, „twardych i miękkich”: pokrywają koszty projektowania infrastruktury, ale także finansowaniu działań promocyjnych i pozainfrastrukturalnych. Przykładowo, na fali sukcesu wypożyczalni rowerów miejskich powstały z inicjatywy pełnomocnika kolejne wypożyczalnie:

- rowerów dziecięcych – darmowa wypożyczalnia rowerów w rozmiarach dostosowanych do uczniów szkół podstawowych, idealne np. na wycieczki klasowe rowerem do lasu;
- rowerów towarowych (tzw. cargo bike) – dzięki sieci 10 punktów w Warszawie każdy może wypożyczyć rower towarowy do przewozu większych paczek; wypożyczalnie działają bezpłatnie w różnych częściach miasta;
- handbike'ów – rowerów dla niepełnosprawnych (obecnie nieczynne);
- rowerów trójkołowych – z myślą o seniorach, dostępne dla wszystkich.

Ponadto operator systemu Veturilo, firma Nextbike Polska, testuje wypożyczalnie tandemów i rowerów dziecięcych w ramach systemu Veturilo.

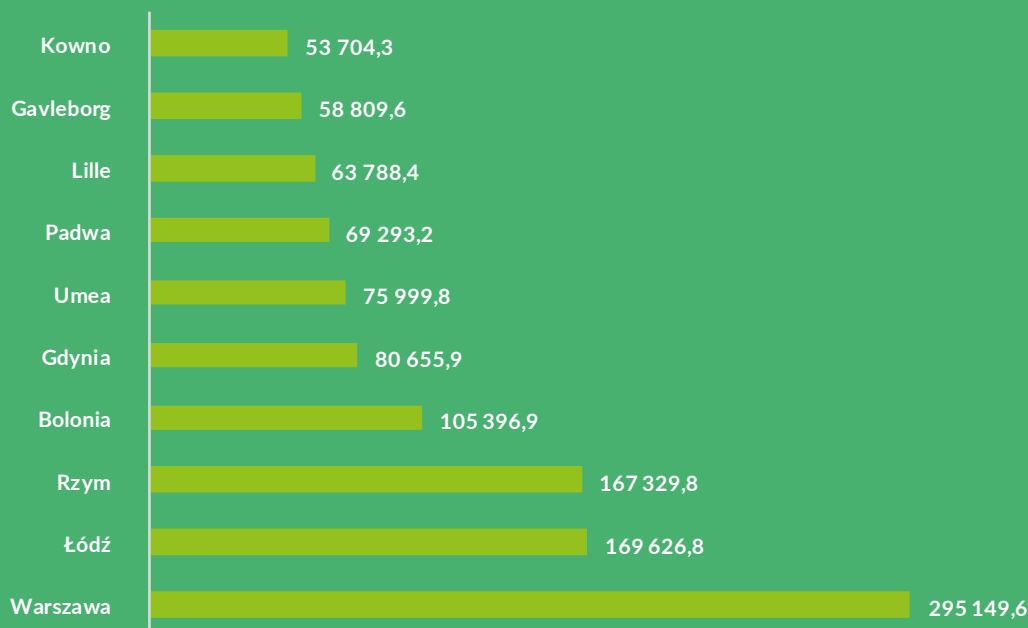
Główny kierunek działań promocyjnych to kampanie tematyczne i udział w jednorazowych wydarzeniach – pikniki, plenerowe imprezy masowe. Coraz większą uwagę zwraca się również na uświadamianie i edukację społeczeństwa nt. skutków wyborów komunikacyjnych. Temu tematowi była poświęcona tegoroczna kampania pt. „Prześiądź się!”. Plansze w miejscach skupiających uwagę kierowców (np. tył autobusu) eksponowały informacje o korzyściach poruszania się rowerem wobec samochodu (dla zdrowia, portfela, środowiska itd.) Wydaje się jednak, że najbardziej skutecznym sposobem na przekonanie mieszkańców miast są działania budujące społeczność – w dalszej części artykułu znajduje się opis takiej „grywalizacji” wśród mieszkańców miast europejskich.

European Cycling Challenge

W ubiegłym roku Warszawa po raz pierwszy dołączyła do Europejskiej Rywalizacji Rowerowej (European Cycling Challenge, ECC). Zasada rywalizacji jest prosta – wygrywa to miasto, którego mieszkańcy wyjeżdżą w maju najwięcej kilometrów na rowerach w drodze do pracy, szkoły czy na zakupy. Ważny jest aspekt transportowy – rywalizacja ma na celu promocję roweru jako codziennego środka transportu, dlatego do rywalizacji nie zaliczają się aktywności o charakterze sportowym czy rekreacyjnym. Przejechane kilometry rejestruje się za pomocą aplikacji w telefonie komórkowym, dlatego bardzo ważnym aspektem jest promocja aktywnego udziału w rywalizacji – nie wystarczy bowiem jeździć, trzeba jeszcze zapisać te przejazdy, aby zaliczały się do wyniku miasta. Każdorazowe włączanie aplikacji komórkowej jest zaś czynnością, o której łatwo zapomnieć. Z ratunkiem może przyjść strona internetowa przedsięwzięcia – można zarejestrować przejazd już po jej zakończeniu, wyznaczając trasę myszką na mapie.

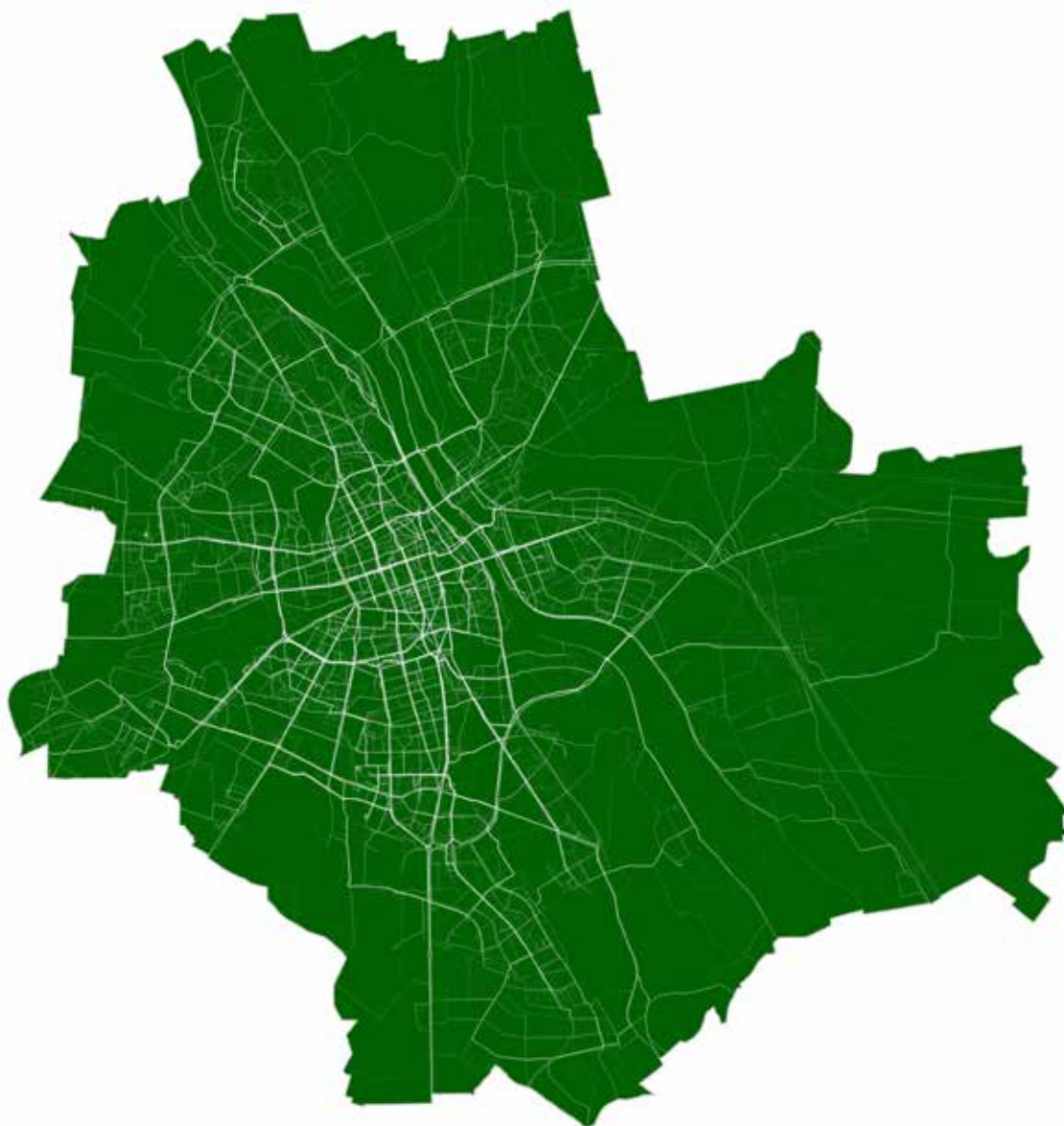
Rywalizacja ECC jest inicjatywą włoskiego miasta Bolonia. Włosi zorganizowali pierwszą edycję już w 2012 r., w ramach unijnego programu CiViTAS, z którego środków opłacone zostało zaplecze techniczne ECC – wtedy zapewniał je duński startup Endomondo dostarczający aplikację mierzącą przejechane kilometry, którego produkt wkrótce miał wyrosnąć na wiodącą aplikację w swojej branży. W pierwszej edycji wzięło udział 715 osób z siedmiu miast, którzy w ciągu miesiąca zarejestrowali łącznie ok. 90 tys. km. Zwyciężyła stolica Estonii – Tallin.

W kolejnym roku kosztami związanymi z technologią podzieliły się miasta-uczestnicy. Tytuł obronili mieszkańcy Tallina, jednak rywalizacja do ostatniej chwili była ostra – po piętach Estończyków „kręcili” Francuzi z Lille oraz inicjatorzy z Bolonii. W 2012 r. 3000 uczestników przejechało już łącznie 313 tys. km. Jesienią tego roku, na co-



Rysunek 3.
Wyniki European Cycling Challenge 2014.
Źródło: www.europeancyclingchallenge.eu

Rysunek 4. Mapa ciepła prezentująca popularne trasy rowerzystów na podstawie danych ECC 2014 i ECC 2015. Źródło: rowery.um.warszawa.pl



rocznej konferencji programu CIVITAS inicjatywa European Cycling Challenge otrzymał nagrodę w kategorii partycypacji publicznej.

W 2014 r. po raz pierwszy do ECC przyłączyły się trzy polskie miasta: Gdynia, Łódź i Warszawa. Ta edycja okazała się przełomowa pod względem ilości uczestników oraz przejechanych kilometrów – do konkursu dołączyło aż 17 000 osób, którzy przejechali 1,5 mln km, „oszczędzając” tym samym emisję 180 ton CO₂. W samej tylko Warszawie zarejestrowało się 2,5 tys. uczestników, czyli prawie tyle, ile w całej poprzedniej edycji konkursu. Wystarczyło to do zdecydowanej wygranej – polska stolica wyszła na prowadzenie w pierwszych dniach i nie oddała już zwycięstwa do końca rywalizacji. Na drugim miejscu uplasowało się kolejne polskie miasto – Łódź, na podium zmieścił się jeszcze Rzym.

Duża skala – duże problemy i nowe rozwiązania

Duży wzrost skali wyników to także nowe problemy. Do tej pory uczestnicy rejestrowali swoje przejazdy w coraz popularniejszej aplikacji Endomondo, umożliwiającej rejestrację osiągnięć sportowych i podzielenie się nimi

w mediach społecznościowych. Ze względu na główne przeznaczenie aplikacji do czynności rekreacyjnych i sportowych, uczestnicy często wrzucali do tego samego „worka” ECC przejazdy do pracy lub szkoły oraz weekendowe wycieczki rowerowe lub treningi kolarskie. Aplikacja nie umożliwiła żadnej automatycznej weryfikacji przejazdów – odbywała się ona ręcznie, poprzez mozolną pracę koordynatorów zespołów. Ta praca okazała się w przypadku miast z czołówki wręcz niemożliwa – wymagałaby przeglądania i oceniania kilku tysięcy przejazdów uczestników dziennie. Dlatego kontrole były wyrywkowe i ograniczyły się do najdłuższych tras oraz uczestników z czołówki rankingu indywidualnego. Okazało się to niezbyt skuteczne, o czym można było się przekonać, przenosząc na mapę już po zakończeniu rywalizacji ślady GPS uczestników rywalizacji zarejestrowanych w Warszawie. Wśród zarejestrowanych podróży jednośladem można było znaleźć przejazdy m.in. w Borach Tucholskich, w Opolu czy Bytomiu. W związku z tym należy przyjąć, że jakaś część przejazdów zarejestrowanych w rywalizacji miała charakter czysto rekreacyjny lub sportowy, czyli była sprzeczna z regulaminem konkursu.

Kłopoty z weryfikacją tras, podniesione także przez uczestników, wymusiły na organizatorach podjęcie strategicznej decyzji o zmianie sposobu rejestracji tras. Od kolejnej, czwartej edycji trasy miały zostać zapisane za pomocą dedykowanej aplikacji na urządzenia przenośne, którą zamówili organizatorzy z Bolonii. Niestety, nie udało się uniknąć typowych błędów dla takich wdrożeń – mimo wystarczającego zapasu czasu, aplikacja i dedykowany dla niej serwis internetowy były gotowe na ostatni dzwonek. Aplikacja w wersji na telefony z systemem operacyjnym Windows Mobile była do ściągnięcia ledwie kilka dni przed 1 maja, a możliwość rejestracji przejazdów za pomocą serwisu www (ważna opcja dla osób nieposiadających smartfona) – dopiero w trakcie rywalizacji. Nie obyło się bez protestów uczestników z poprzednich lat, przywiązanych do aplikacji Endomondo; na tle działającego od lat lidera rynku nowa aplikacja sprawiała niezbyt korzystne wrażenie. Swoje cele jednak osiągnęła – umożliwiła automatyczne filtrowanie tras ze względu na ich przebieg (kilometry poza granicami danego miasta nie liczyły się do wyniku rywalizacji) oraz inne cechy wskazujące na aktywność sportową (prędkość średnia i maksymalna długość). Bardzo korzystną opcją nowej aplikacji było śledzenie różnych kategorii wyników na bieżąco (w przeliczeniu na 1 mieszkańca albo w „podzespółach”), a także tworzenie mapy ciepła (ang. „heatmap”) – graficznej wizualizacji przebytych tras na mapie.

Inną pozytywną nową funkcją zmodyfikowanej aplikacji była możliwość tworzenia zespołów w ramach miast. Zespoły były rejestrowane w trzech kategoriach – firmy (pracodawcy), szkoły i uczelnie oraz inne (np. stowarzyszenia). Wyniki zespołów były sumowane i rywalizowały one między sobą w ramach wyniku danego miasta. Zespoły mogły też nagradzać pojedynczych uczestników, z czego niektóre firmy także korzystały.

Wyniki tegorocznej edycji

W tegorocznej edycji wzięło udział 39 miast, w tym silni nowi gracze z Polski: Gdańsk i Wrocław. I znowu się okazało, że entuzjazm Polaków do rywalizacji z europejskimi miastami nie zna granic – Gdańskowi udało się zmobilizować 4,5 tys. rowerzystów, Wrocławowi ok. 4 tysiące, tym samym miasta te bezapelacyjnie wygrały tegoroczną edycję. Warszawie nie udało się poprawić wyniku z 2014 r., w związku z tym zakończyła rywalizację na trzecim miejscu. Co istotne, udało się jednak obsadzić całe podium polskimi miastami! W całej edycji 2015 udział wzięło już 26 tys. rowerzystów, którzy razem „wykręcili” ponad 2 mln km.

„Grywalizacja”, bo tym w istocie jest ECC, jest świetnym narzędziem do motywowania mieszkańców do dojazdów rowerem. Jest to jednak wbrew pozorom nie tyle konkurs na jeżdżenie rowerem – gdyby tak było, wygrywałyby miasta reprezentujące kraje z wysokim udziałem ruchu rowerowego, a tak się nie dzieje – lecz na mobilizację mieszkańców. Najwyraźniej możliwość rywalizacji z miastami z całej Europy działa mobilizująco bardziej na miasta z nowych państw członkowskich UE – wszak wszyscy dotychczasowi zwycięzcy reprezentowali wschodnią część UE, do tej pory raczej niestynącą z popularności rowerów.

O autorze:

Specjalista w zespole pełnomocnika prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

Dominik Wójcik

4.3. Częstochowskie węzły przesiadkowe – wartość dodana czy sama w sobie?

Wstęp

Częstochowa planuje budowę węzłów przesiadkowych przy wszystkich trzech dworcach kolejowych. Koncepcja zakłada przede wszystkim wybudowanie spójnych architektonicznie parkingów dla pojazdów indywidualnych i rowerów oraz przystanków autobusowych. Projekt przebudowy otoczenia stacji kolejowych to jedna ze sztandarowych inwestycji miejskich, która pochłonie znaczne środki finansowe (zakłada się, że łączny koszt wyniesie od 50 do 100 mln zł) i będzie zrealizowana przy dofinansowaniu w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na lata 2014-2020. Czy planowane parkingi będą jednak w pełni zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Częstochowy i okolic?

Częstochowa leży na terenie województwa śląskiego i liczy obecnie 230 tys. mieszkańców. Po reformie podziału administracyjnego została pozbawiona statusu stolicy województwa, jednak miasto nadal jest nieformalną stolicą regionu, będąc celem dojazdów mieszkańców ościennych gmin. Wśród nich są zarówno osoby, które pracują w samej Częstochowie, jak i te, które z Częstochowy wyjeżdżają do pracy dalej, do Katowic lub na przykład Radomska (województwo łódzkie), traktując Częstochowę jako miejsce przesiadki, np. z autobusu miejskiego na regionalny pociąg.

Obecny stan komunikacji miejskiej i podmiejskiej

W Częstochowie funkcjonuje komunikacja miejska oparta na tramwajach i autobusach. Na sieć tramwajową składa się magistrala wiodąca od północy przez największe dzielnice Częstochowy do południowego obszaru miasta, gdzie sieć rozgałęzia się na wschód i zachód. Kursują po niej trzy linie tramwajowe. Łączna częstotliwość obecnie wynosi 6 minut. Wartość tę osiągnięto po cięciach spowodowanych niewystarczającym finansowaniem systemu przez miasto. Wcześniejsza częstotliwość sumaryczna wynosiła 5 minut, zaś w okresie świetności nawet 3 minuty.

Na komunikację autobusową składają się linie miejskie i podmiejskie. Te drugie obsługują tereny gmin Poczesna i Olsztyn. Dawniej w systemie tym uczestniczyły wszystkie okoliczne gminy przyległe do granic miasta, jednak po 1989 r. większość zrezygnowała z powodu zbyt wysokich kosztów. Jednostki te zdały się na połączenia komercyjne, do których nie muszą dopłacać. Tylko jedna – Rędziny – powołała własny zakład budżetowy pod nazwą Gminny Zakład Komunikacyjny (GZK Rędziny), którego wszystkie linie docierają do Częstochowy.

W komunikacji miejskiej funkcjonują taryfy miejska i podmiejska, bez rozróżnienia na poszczególne gmin. Taryfa podmiejska obowiązuje na liniach podmiejskich po opuszczeniu granic Częstochowy. Nie rozróżnia się od poszczególnych środków transportu (tramwaj, autobus), nie istnieje również spójność taryfowa pomiędzy komunikacją miejską a innymi systemami (PKS, kolej, GZK Rędziny).

Skomunikowanie z Częstochową gmin, które nie zawarły porozumienia z miastem, zapewnione jest za sprawą kursów realizowanych przez prywatnych przewoźników. Żadna z tych gmin nie organizuje na swoim terenie komuni-



Rysunek 1.
Częstochowa
– układ komuni-
kacyjny miasta.
Źródło: opraco-
wanie własne

kacji (część dopłaca do wybranych kursów, tzw. „szkolnych”). W konsekwencji mieszkańcy terenów peryferyjnych pozbawieni są dobrej oferty przewozowej.

Transport kolejowy odbywa się w ruchu regionalnym i dalekobieżnym. Kolejowa komunikacja regionalna realizowana jest w relacjach z Częstochowy do Katowic/Gliwic (na południe), Kielc (na wschód) i Radomska (na północ). Jedynie relacja na zachód, do Lublińca, nie jest realizowana, po wygaszeniu połączeń pasażerskich na linii 61, jednak planowane jest wznowienie obsługi tej relacji w najbliższej przeszłości.

Istniejące węzły przesiadkowe

Formalnie w Częstochowie nie istnieją węzły przesiadkowe. Ich funkcję pełnią jednak punkty styku kilku linii komunikacyjnych w kilku miejscach w mieście. Wcześniej takimi naturalnymi centrami przesiadkowymi były także przystanki w ciągu al. Najświętszej Maryi Panny, jednak zostały one zlikwidowane w wyniku nieudanej rewitalizacji tego ciągu komunikacyjnego.

Ocalałe węzły przesiadkowe funkcjonują w punktach styku linii tramwajowych i autobusowych. Wyróżnić można następujące nieformalne węzły przesiadkowe:

- „Estakada” – zespół przystanków komunikacyjnych przy al. Wojska Polskiego, al. Pokoju, al. 11 Listopada, al. Niepodległości i ul. Jagiellońskiej. W miejscu tym spotykają się magistralne linie autobusowe przecinające mia-

Zdjęcie 1. Częstochowa Osobowa – widok ogólny. Brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych wymusza parkowanie na chodniku. Źródło: opracowanie własne



sto na osiach północ – południe (równoległe do tramwajowego kręgosłupa komunikacyjnego miasta) i wschód – zachód, lokalne linie peryferyjne oraz linie podmiejskie i komercyjne połączenia regionalne.

- Dworzec PKS – zespół przystanków w centrum dla linii tramwajowych i autobusowych w kierunkach północny wschód i południowy zachód, bezpośrednio przyległych do dworca autobusowego PKS i dworca miejskiego. Przystanki posiadają dogodny dojazd do dworca kolejowego Częstochowa Osobowa.



Formalnie w Częstochowie nie istnieją węzły przesiadkowe. Ich funkcję pełnią jednak punkty styku kilku linii komunikacyjnych w kilku miejscach w mieście.

- II al. NMP – ocalały zespół przystanków w centrum miasta na skrzyżowaniu osi historycznej z obecną osią miasta. Spotykają się tu linie autobusowe relacji wschód – zachód z magistralą tramwajową.
- Promenada Niemena – zespół przystanków w północnej części miasta zlokalizowanych przy skrzyżowaniu al. Armii Krajowej i ul. Kiedrzyńskiej, od którego odchodzi popularny miejski deptak. Przystanki obsługują linie tramwajowe i autobusowe miejskie udające się na północne peryferia oraz komercyjne lokalne.

Niemal wszystkie autobusy podmiejskie kończą bieg w ciągu ul. Piłsudskiego w bezpośredniej okolicy dworca kolejowego Częstochowa Osobowa, po jego wschodniej stronie. Z kolei wszystkie kursy przewoźników komercyjnych i PKS mają swój kraniec na dworcu autobusowym PKS, który przylega do oraz zachodniej części dworca kolejowego Częstochowa Osobowa.

Kolej obsługuje podróżnych na trzech przelotowych dworcach:

- Częstochowa Osobowa – zlokalizowany na linii kolejowej nr 1 w centrum miasta. Wyróżnić można część wschodnią od ul. Piłsudskiego i zachodnią od al. Wolności. Obsługuje podróżnych pociągów relacji regionalnych oraz dalekobieżnych.
- Częstochowa Stradom – zlokalizowany na linii kolejowej nr 61 na południowym brzegu centrum miasta, przy ul. Pułaskiego. Po rewitalizacji linii 61 obsługuje podróżnych pociągów dalekobieżnych. Po reaktywacji połączenia regionalnego do Lublińca lub Opola podróżni będą obsługiwani z tego dworca.
- Częstochowa Raków – zlokalizowany na linii kolejowej nr 1 w południowej części miasta przy al. Pokoju. Obsługuje podróżnych pociągów regionalnych do Katowic/Gliwic.



Zdjęcie 2.
Częstochowa
Stradom – widok
ogólny. W od-
dali widoczny
budynek dworca.
Źródło: opraco-
wanie własne

Obecnie urząd miasta przymierza się do budowy węzłów przesiadkowych przy wszystkich trzech dworcach kolejowych. Dotychczasowa koncepcja zakłada w zasadzie jedynie wybudowanie spójnych architektonicznie parkingów dla pojazdów indywidualnych i rowerów oraz przystanków autobusowych.

Częstochowa Osobowa

Pierwszym z nowych węzłów ma być obiekt zlokalizowany przy ul. Piłsudskiego, bezpośrednio przylegający do wschodniego pawilonu dworca kolejowego Częstochowa Osobowa. Obecnie w miejscu planowanego węzła znajduje się parking dla samochodów osobowych i postój TAXI. Autobusy komunikacji podmiejskiej kończą swój bieg w ciągu jezdni obok omawianego miejsca. Ponadto obszar węzła ma objąć także obecny nieużytek gruntu, będący zapleczem budynku dawnej ekspedycji konduktorskiej – tzw. Konduktorowni, obecnie zajmowany przez galerię Zachęta.

Miejsce to w dniach roboczych jest bardzo obciążone. Istniejący parking jest niewystarczający i pojazdy są parkowane w wielu rzędach na placu ulokowanym tuż przed wejściem do gmachu dworca. Autobusy komunikacji podmiejskiej obsługują swój kraniec przelotowo wzdłuż jednej z krawędzi jezdni. Nie ma możliwości zawrócenia, dlatego dojazd odbywa się wokół dużego kwartału ulic od południa, a odjazd już od północy.

Po zachodniej stronie dworca, przy niejako frontowej jego części, również zakładano wybudowanie węzła, ale wiązałoby się to z wyburzeniami sąsiednich kamienic. Obecnie przed zachodnim gmachem dworca znajduje się ozdobny plac noszący imię Rady Europy, a następnie stanowiąca oś miasta al. Wolności z magistralą tramwajową. Idąc ul. Orzechowskiego, napotka się nieformalny miejski dworzec autobusowy, z którego korzystają przewoźnicy prywatni oraz miejski przewoźnik kończący bieg 1 linii miejskiej oraz 1 podmiejskiej. Tuż obok znajduje się dworzec autobusowy PKS, na którym relacje kończą wszystkie linie częstochowskiego PKS-u oraz zatrzymują się autobusy linii dalekobieżnych. Zespół trzech dworców miał być objęty razem z terenami powyburzeniowymi działaniem węzła przesiadkowego. Jednak miasto, nie będąc właścicielem PKS, zaniechało prowadzenia dalszych prac koncepcyjnych.

Koncepcja węzła przy dworcu Częstochowa Osobowa przy ul. Piłsudskiego (strona wschodnia) przewiduje budowę trzech zadaszonych wiatą peronów autobusowych i jednego peronu TAXI w miejscu obecnego parkingu i postoju TAXI, a także zagospodarowanie pustego zaplecza Konduktorowni w celu urządzenia pojemnego parkingu samochodowego. Dodatkowo planuje się zadaszone miejsca postojowe dla rowerów i miejsca podwozowe dla samochodów osobowych.

Zdjęcie 3.
Częstochowa
Raków – widok
ogólny od strony
zachodniej.
Źródło: Opraco-
wanie własne



Częstochowa Stradom

Drugą lokalizacją dla węzła przesiadkowego jest teren obok dworca kolejowego Częstochowa Stradom. Dworzec ten ulokowany jest na łuku drogi, na którym przechodzi ona od wschodu z ul. 1 Maja w ul. Pułaskiego. Dworzec Częstochowa Stradom jest jednostronny. Przed gmachem znajduje się pętla autobusowa oraz postój TAXI i niewielki parking. Na pętli kursy kończą autobusy lokalnej linii miejskiej, a wzdłuż ulic Pułaskiego i 1 Maja kursują kolejne dwie. Na wschód od dworca znajduje się zaś spory, nieużywany teren, a najbliżej wiaduktu budynek nastawni z pomieszczeniami biurowymi PKP PLK. Obszar węzła miałby objąć teren przed gmachem oraz nieużytek między nim a nastawnią.

Miejsce to nie jest szczególnie uczęszczane, co ma związek z zawieszeniem kursowania pociągów regionalnych w kierunku Lublińca. Z kolei wprowadzenie kilkunastu pociągów dalekobieżnych PKP Intercity przyciąga jedynie garstkę doraźnie pojawiających się podróżnych oraz osoby odprowadzające.

Koncepcja węzła przy dworcu Częstochowa Stradom przewiduje budowę zadaszonego wiatą peronu autobusowego oraz postoju TAXI w miejscu obecnej pętli i postoju TAXI przed gmachem dworca. Ponadto zakłada się budowę pojemnego parkingu dla pojazdów osobowych w miejscu nieużywanego terenu po wschodniej stronie dworca. Dodatkowo planuje się zadaszone miejsca postojowe dla rowerów i miejsca podwozowe dla samochodów osobowych.

Częstochowa Raków

Trzecią lokalizacją jest obszar dworca Częstochowa Raków. Sam dworzec to w zasadzie niewielki budynek ulokowany na jednym z dwóch peronów. Dojście do niego odbywa się tylko przez przejście podziemne dostępne z obu stron dworca – od wschodu i zachodu.

Od strony wschodniej znajduje się pętla autobusowa przy ul. Rejtana, którą wykorzystuje jedna linia miejska. Od zachodu wyróżnić można skwer Junaków, dookoła którego ulokowano dużą pętlę autobusową wykorzystywaną przez trzy popularne linie autobusowe. Po północnej stronie dworca znajduje się wiadukt z al. Pokoju. Pod wiaduktem jest parking, zaś obok pętla tramwajowa wykorzystywana przez tramwajową linię 2, szczytową. Obszar węzła miałby objąć teren pętli autobusowej na wschodzie i teren pętli na zachodzie. Dworzec służy mieszkańcom i osobom pracującym w południowych dzielnicach miasta.



Zdjęcie 4. Częstochowa Raków – wizualizacja węzła przesiadkowego od strony zachodniej.
Źródło: opracowanie własne

Koncepcja węzła przy dworcu kolejowym Częstochowa Raków przewiduje adaptację istniejącego skweru Junaków pod kątem uporządkowania zieleni (wg wizualizacji) oraz wymianę nawierzchni granitowej na bitumiczną na pętli. Dodatkowo przystanki autobusowe zostaną zadaszone wiatą i urządzony zostanie postój TAXI obok nich. Po stronie wschodniej przewidziano jedynie uporządkowanie pętli autobusowej poprzez wymianę nawierzchni na nową oraz uporządkowanie zaniedbanego otoczenia (wymiana nawierzchni zdewastowanych chodników itp.). Dodatkowo planuje się zadaszone miejsca postojowe dla rowerów i miejsca podwozowe dla samochodów osobowych.

Wartość dodana dla miejsca

Przeprowadzenie inwestycji w każdym z przypadków skutkować będzie uporządkowaniem danego miejsca oraz bezpośredniego otoczenia. Wszelkie prace infrastrukturalne w Częstochowie wiążą się z porządkowaniem infrastruktury podziemnej. Na tym jednak się kończy, bowiem planowane węzły nie wnoszą niczego nowego w funkcjonalność każdego z opisanych miejsc.

Węzeł przy ul. Piłsudskiego będzie integrował transport kolejowy, autobusowy, taksówkowy i indywidualny. Obecnie w obrębie planowanej inwestycji wykorzystane są te same środki transportu. Korzyścią z budowy będzie przede wszystkim uporządkowanie parkowania – samochody osobowe będą pozostawiane na wyznaczonych miejscach, zamiast na placu przed dworcem kolejowym, który z założenia miał pełnić funkcję estetyczną. Ponadto zyskają podróżni docierający do dworca rowerem, którzy będą mogli pozostawić swoje jednoślady pod wiatą. Zważywszy na rosnącą popularność transportu rowerowego można zakładać, że przynajmniej w części dojeżdżający tu samochodami korzystać będą z rowerów.

Nie bez znaczenia pozostaje także dworzec autobusowy, który miałby być wybudowany obok dworca kolejowego – autobusy zyskają możliwość wjazdu z obu kierunków ul. Piłsudskiego, co oznacza brak konieczności kluczenia autobusem po dzielnicy.

Należy wspomnieć też o zaniechanej części węzła po zachodniej stronie dworca kolejowego. Realizacja tej części mimo wyburzeń uporządkowałaby obszar miejskiego dworca autobusowego, obecnie kojarzącego się z prowincjonalnym dworcem, a przecież jest to centrum miasta!

Budowa węzła w pobliżu dworca kolejowego Częstochowa Raków oznacza, poza uporządkowaniem instalacji podziemnych, jedynie wymianę nawierzchni pętli autobusowych po obu stronach dworca oraz instalację estetycznych wiat przystankowych. Wartością dodaną są zadaszone miejsca do parkowania rowerów, a także uporządko-

wanie zaniedbanego przez dziesięciolecia terenu po obu stronach dworca kolejowego. Przeprowadzenie inwestycji oznacza także wytyczenie rezerwy terenowej pod przyszłą linię tramwajową, której koncepcję rozbudowy opracowali działacze społeczni. Wymóg polegający na wskazaniu rezerwy terenowej w koncepcji stanowi niejako przypieczerowanie starań społeczników. Koncepcja rozbudowy zakłada bowiem budowę torowiska od istniejącej pętli koło wiaduktu, wzdłuż ulicy Łukasińskiego, która oddalona jest od wejścia do tunelu stacji kolejowej, oraz planowanych peronów autobusowych. Dojście do tramwaju dla przesiadających oznaczałoby konieczność pokonania przystanków autobusowych i zieleńca skweru, czyli dalsze zmuszanie pasażerów do odbywania dość długich marszów. Tomasz Haładaj, autor koncepcji rozbudowy częstochowskiej sieci tramwajowej, twierdzi, że przy tak rozbudowanych pracach ziemnych należałoby od planowanego torowiska wyprowadzić pętlę, która doprowadzałaby tramwaje na planowane przystanki autobusowe, czyli bezpośrednio koło tunelu dworca.

Budowa trzeciego węzła przesiadkowego przy dworcu Częstochowa Stradom wiąże się zaś z nową aranżacją placu przed dworcem wyremontowanym w latach 2013-2014. Niezmieniane od lat otoczenie w końcu znacznie stylistycznie pasować do odświeżonego budynku.

Ponadto uporządkowany zostanie teren na wschód od gmachu dworca, obecnie nieużywany, który wg koncepcji będzie służył za parking dla pojazdów indywidualnych. Podróżni poruszający się na rowerach będą mogli pozostawić jednoślady na zadaszonym parkingu.

Oddziaływanie węzłów na otoczenie

Czy przeprowadzone inwestycje w węzły przesiadkowe przyniosą korzyści dla otoczenia tych miejsc? Jednoznaczna na odpowiedź jest trudna, gdyż mimo przebudowy tak na prawdę nie zmieni się funkcja tych miejsc.

Koło dworca kolejowego Częstochowa Osobowa przy ul. Piłsudskiego nadal będą zatrzymywały się autobusy, nadal będzie można wsiąść do taksówki i nadal będzie można dojechać tam własnym samochodem. Zostanie jedynie uporządkowany sposób realizacji tych funkcji za sprawą pętli umożliwiającej wjazd i wyjazd z obu kierunków, wygodnego parkingu dla aut oraz zadaszonych stanowisk dla rowerów. Istniejące w ciągu ul. Piłsudskiego sklepy prawdopodobnie nadal będą funkcjonowały na obecnym poziomie, który być może poprawi się nieco wraz z uatrakcyjnieniem okolicznej przestrzeni. O ile odsunięcie przystanków od kamienic, w których sklepy prowadzą swoją działalność, nie będzie miało znaczenia, o tyle nie wiadomo, czy ruch pasażerów zostanie utrzymany na obecnym poziomie, bowiem MZDiT rozważa linii podmiejskich do węzła „Estakada”. Gdyby tak się faktycznie stało, wówczas budowa węzła okazałaby się zbędna, bo powstały dworzec autobusowy byłby pusty. Linie miejskie nie przejeżdżają przez ul. Piłsudskiego.

W dalszej konsekwencji spadłaby liczba podróżnych przemieszczających się przez tę ulicę, bo pozostali korzystający z transportu kolejowego dworzec kolejowy opuszczaliby od drugiej strony, gdzie kursuje tramwaj. Teraz pasażerowie na ul. Piłsudskiego obecni są tylko dlatego, że przesiadają się tutaj do autobusów podmiejskich. Lokale handlowe mogą zatem podzielić losy innych placówek handlowych i usługowych, gdzie doprowadzono do likwidacji naturalnych węzłów przesiadkowych poprzez wycofanie komunikacji miejskiej – w tym w ciągu al. Najświętszej Maryi Panny. Wspomniana aleja stanowiła ciąg czterech naturalnie uformowanych węzłów przesiadkowych integrujących wszystkie linie komunikacji miejskiej. Została poddana nieudanej rewitalizacji, w wyniku której autobusy komunikacji miejskiej nie mogą w nią wjeżdżać, ale w zamian dopuszczono ruch samochodów osobowych.

Budowa węzła przy dworcu kolejowym Częstochowa Raków również nie wprowadzi nowych funkcji w jego obrębie. Uporządkowany zostanie teren i estetyka. Autobusy nadal będą miały tu swój kraniec, a dworzec nadal będzie jedynie przelotowym przystankiem w kolejowej komunikacji regionalnej. W bezpośredniej okolicy nie można wskazać żadnych obiektów handlowych bądź usługowych, z których mogliby korzystać podróżni.

Budowa węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym Częstochowa Stradom skutkować będzie uporządkowaniem przyległego terenu, a istniejące obecnie funkcje zostaną utrzymane. Rozszerzona zostanie jedynie funkcja parkingowa. Obecnie dworzec wykorzystywany jest jedynie przez pociągi dalekobieżne, co oznacza praktycznie brak pasażerów korzystających z niego na co dzień. Sytuacja ta może się zmienić wówczas, gdy reaktywowane

zostanie regionalne połączenie kolejowe na linii do Lublińca lub wręcz do Opolą. Dopiero wtedy na dworcu pojawi się regularny ruch pasażerski, a węzeł zyska większe obciążenie.

Nie należy jednak spodziewać się zmian w przyległym otoczeniu. Na zachód od planowanego węzła znajdują się ogródki działkowe, a po drugiej stronie ul. Pułaskiego szkoła i osiedle bloków. Z kolei po jego wschodniej stronie z parkingiem sąsiadować będzie biurowiec PKP PLK, a dalej zakłady przemysłowe. Zyskać będą mogły lokale w obiektach biurowych położonych w większym oddaleniu, o ile rynek zareaguje na obecność pasażerów kolejowej komunikacji regionalnej.

Globalne korzyści z węzłów

Warto zastanowić się, co miasto zyska na inwestycji w węzły przesiadkowe? Przed udzieleniem odpowiedzi należy zauważyć, że centra przesiadkowe będą zlokalizowane w centrum miasta. Ich wybudowanie utrwali i uporządkuje istniejące już teraz funkcje. Będą to zatem węzły dla osób wyjeżdżających z Częstochowy, a miasto nie zyska na budowie centrów przesiadkowych.

W skali makro korzyści to zmiana wyobrażenia miejsc objętych inwestycją w świadomości mieszkańców i użytkowników. Obszar ul. Piłsudskiego oraz otoczenie dworca Częstochowa Raków postrzegane są jako niebezpieczne, a ma to swoją przyczynę w zaniedbaniu. Po uporządkowaniu ich można się spodziewać podniesienia poziomu bezpieczeństwa dzięki likwidacji ciemnych i zapuszczonych zaułków. Uporządkowanie okolicy dworca Częstochowa Stradom uczyni to miejsce bardziej atrakcyjnym do przebywania, czego nie można powiedzieć o zarośniętym i nieużywanym terenie. Tym samym południowa ściana centrum miasta zyska lepszy wygląd.



Budowa centrów przesiadkowych, rozumiana jako gruntowne uporządkowanie zapuszczonych okolic dworców kolejowych, jest cywilizacyjną koniecznością dla miasta posiadającego ponad 200 tys. mieszkańców.

Postrzeganie miasta zmieni się także w oczach turystów przybywających do Częstochowy koleją. Obecnie, po opuszczeniu dworców kolejowych widzą prowincjonalne miasteczko. Pod tym kątem budowa centrów przesiadkowych, rozumiana jako gruntowne uporządkowanie zapuszczonych okolic dworców kolejowych, jest cywilizacyjną koniecznością dla miasta posiadającego ponad 200 tys. mieszkańców.

Niewielką korzyść finansową sprawi także zmniejszenie wozokilometrów pokonanych przez autobusy podmiejskie celem dotarcia do krańca przy ul. Piłsudskiego – pod warunkiem, że miasto nie przeniesie tego krańca w inną część miasta. Spodziewać się można również niewielkiego spadku liczby samochodów poruszających się po centrum miasta za sprawą przeniesienia się kierowców na rowery, które będzie można bezpiecznie pozostawić na zadanych stanowiskach postojowych.

Wartość dodana? Sztuka dla sztuki

W zakładanej formie i zakresie projektowanych funkcji nowe zorganizowane węzły przesiadkowe nie wniosą istotnych zmian do przestrzeni miasta. Przybywający koleją będą oglądać uporządkowane miejsca, które staną się wizytówką Częstochowy, jednak funkcje węzłów będą powielaty obecne i raczej nie będą stanowić istotnego impulsu do rozwoju okolicy. Inwestycja w węzły przesiadkowe stanowi inwestycję w same miejsca – podniesienie ich wartości. Po prostu będzie ładniej.

Jest to tym bardziej zasadna teza, że omawiane węzły są i nadal będą węzłami przesiadkowymi głównie dla wyjeżdżających z Częstochowy – podróżni przyjeżdżają samochodami lub komunikacją miejską i koleją jadą do pracy w pobliskich ośrodkach przemysłowych głównie do Radomska i miast śląskich. Wyjątek od tej reguły stanowi przypadek ul. Piłsudskiego, na której kraniec mają linie podmiejskie, przyjmujące rolę komunikacji dowozowej.

W ramach tych rozważań należy wskazać potrzebę budowy węzłów przesiadkowych typu P&R na peryferiach Częstochowy dla mieszkańców gmin satelickich, którzy dojeżdżają do miasta samochodami lub komunikacją podmiejską. W przypadku komunikacji podmiejskiej linie można bezpiecznie skrócić do węzłów. Warunek konieczny poprawnego funkcjonowania takich węzłów to odpowiednia pozycja w taryfie komunikacji miejskiej, uprawniająca do podróżowania środkami komunikacji miejskiej w czasie parkowania pojazdu. W efekcie funkcjonowania parkingów P&R obciążenie miasta, a zwłaszcza centrum ruchem samochodowym mogłoby odczuwalnie spaść. Za tym zaś poszedłby naturalny rozwój uwolnionej od aut przestrzeni miejskiej.

O autorze:

Działacz społeczny zainteresowany tematyką inżynierii komunikacyjnej i publicznego transportu zbiorowego, dziennikarz i publicysta. Zwolennik rozwoju komunikacji zbiorowej i ograniczania ruchu kołowego w Częstochowie.

Zamów prenumeratę na rok 2016

RK
RYNEK
KOLEJOWY



Zapytaj o aktualne promocje!

Kontakt:

Maciej Mijal
tel. 22 462 77 45
maciej.mijal@tor-wydawnictwo.pl

mgr inż. Aleksandra Romanowska

4.4. Działania dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni

Wprowadzenie

Współczesne planowanie mobilności, ze względu na konieczność silnego zaangażowania interesariuszy, szerokich konsultacji społecznych i przygotowania kompleksowego planu, jest procesem niezwykle złożonym i czasochłonnym. W odróżnieniu od tradycyjnego planowania transportu proces ten powinien koncentrować się nie tylko na zapewnieniu lepszych warunków ruchu, ale przede wszystkim na dążeniu do zapewnienia jak najwyższej jakości życia mieszkańców, stawiając za priorytet takie aspekty jak dostępność, równość społeczna, zdrowie czy ochrona środowiska.

Komisja Europejska już w 2009 r. zwróciła uwagę na konieczność zintegrowanego planowania transportu zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju [1]. W komunikacie z grudnia 2013 r. [2] przedstawiony został szczegółowy pakiet działań na rzecz mobilności, w dużej mierze poświęcony planowaniu mobilności w miastach. Tym samym zwrócono uwagę na znaczenie strategicznego podejścia, a także integracji planowania transportu (w tym dostępności i mobilności) z obszarami planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy zdrowia.

Instrumentem, który pozwala na realizację takiej polityki zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej, jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan). Posiadanie SUMP w polskich miastach jest na dzień dzisiejszy fakultatywne. Mimo to większe ośrodki powoli podejmują działania na rzecz opracowania własnych dokumentów (np. Wrocław, Warszawa, Kraków), podążając w kierunku nowego podejścia do planowania mobilności. Również Gdynia zobowiązała się do opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach projektu CIVITAS DYN@MO¹. Dokument jest opracowywany przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni we współpracy z Uniwersytetem Gdańskim od początku 2013 r. Stanowi cenny przykład dla innych polskich miast, które pracują już lub rozważają rozpoczęcie prac nad tego typu dokumentem. Proces SUMP w Gdyni realizowany jest zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej [3], z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi (model transportowy, platforma web 2.0), włączeniem interesariuszy i mieszkańców na każdym etapie planowania, a także przy wykorzystaniu wiedzy i doświadczeń innych europejskich miast (m.in. poprzez projekt CH4ALLENGE² oraz udział w Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego³).

1. CIVITAS DYN@MO (DYNamic citizens @ctive for sustainable MObility) – projekt badawczo-rozwojowy dofinansowany z 7 Programu Ramowego, realizowany w latach 2012-2016. Szczegóły: www.civitas.eu, www.mobilnagdunia.pl/m-projekty/civitas-dyn-mo

2. CH4ALLENGE (2013-2016) – projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa. Szczegóły: www.sump-challenges.eu, <http://www.mobilnagdunia.pl/m-projekty/88-ch4allenge>

3. Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: <http://polska.bsr-sump.eu/>



Przesłanki do opracowania SUMP

Gdynia od wielu lat zmagą się z powszechnym w całej Polsce problemem rosnącej motoryzacji indywidualnej. Zgodnie z badaniami preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gdyńskiego Zarządu Komunikacji Miejskiej z 2013 r. [4] aż 53,1% podróży w Gdyni realizowanych jest samochodem osobowym, o 6% więcej niż w 2008 r.

W odpowiedzi na problem miasto podejmuje się licznych działań, mających na celu zatrzymanie i odwrócenie niekorzystnego trendu. Duży nacisk kładziony jest na rozwój transportu zbiorowego, poprzez unowocześnianie floty i inwestowanie w energooszczędne i niskoemisyjne pojazdy: trolejbusy, autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym czy nowoczesne autobusy spełniające najwyższe normy ochrony środowiska. Realizowane są również działania mające na celu uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym poprzez wyznaczone pasy autobusowe czy priorytety w sygnalizacji świetlnej, w efekcie realizacji w Gdyni systemu zarządzania ruchem TRISTAR⁴.

Kierunki rozwoju transportu zbiorowego wytycza Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014-2025 [5], którego głównym przesłaniem jest konieczność zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Gdyni i gmin objętych planem, poprzez m.in. zapewnienie wysokiej jakości usług, dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko czy zapewnienie odpowiedniej efektywności ekonomicznej. Działania te mają wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, tak aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu osobowego w codziennych dojazdach.

Wiele aktualnych działań w mieście ukierunkowanych jest na zwiększenie popularności roweru jako środka transportu, którego udział w podróżach stanowi do tej pory mniej niż 1%. Realizowane są działania infrastrukturalne w celu zwiększenia spójności sieci rowerowej oraz liczby stojaków, a także realizowane są liczne działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne. W 2013 r. w Gdyni przeprowadzony został audyt polityki rowerowej wg metodologii BYPAD, pod kątem m.in.: potrzeb użytkowników, polityki transportowej, zasobów kadrowych i finansowych, infrastruktury czy ewaluacji. W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy wytyczony został plan działań w zakresie transportu rowerowego na lata 2014-2016, identyfikujący konieczność zwiększenia spójności sieci rowerowej i realizacji działań infrastrukturalnych, ale również prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych. Zgodnie z zapisami dokumentu docelowo Gdynia dąży do osiągnięcia 10% udziału rowerów w podróżach do 2023 r.

Coraz większą uwagę poświęca się również kwestiom związanym z pieszymi i osobami o ograniczonej mobilności, poprzez m.in. stosowanie zasad projektowania uniwersalnego (w tym opracowanie i przyjęcie przez Radę Miasta standardów dostępności [6]), zapewnianie informacji, promowanie ruchu pieszego oraz stopniowe tworzenie bezpiecznych i atrakcyjnych warunków poruszania się.

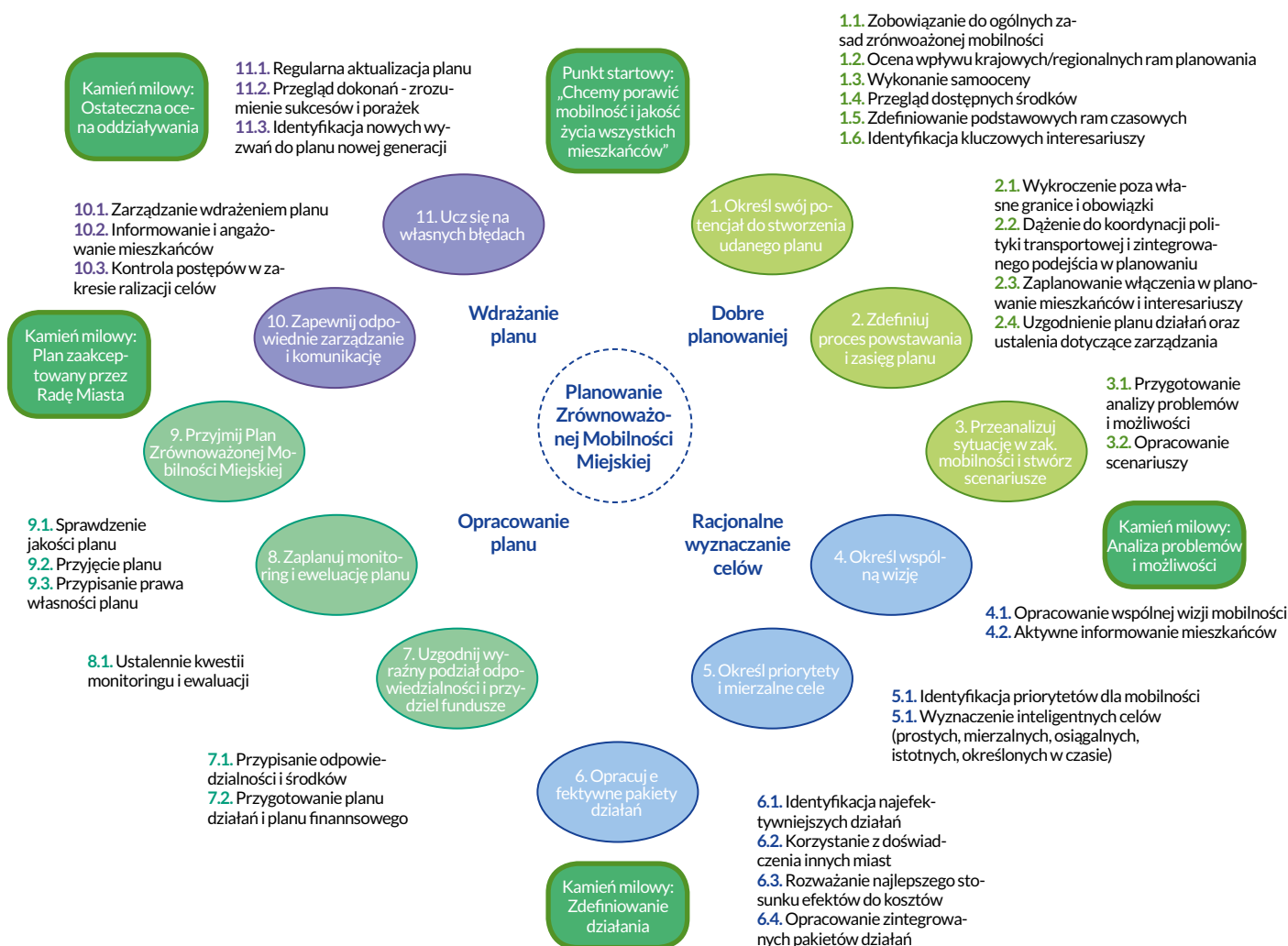
4. TRISTAR – Zintegrowany System Zarządzania Ruchem wdrażany w Trójmieście. Więcej: <http://www.mobilnagdunia.pl/tristar/228-o-systemie-tristar>

Niestety działania w zakresie mobilności w wielu przypadkach realizowane są doraźnie, często brakuje podejścia zintegrowanego, współpracy instytucjonalnej czy systematycznego monitoringu i oceny realizacji tych działań. Potwierdzają to wyniki samooceny prowadzonej na potrzeby SUMP [7]. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej może być odpowiedzią na ten problem, wskazując cele i kierunki działań w zakresie mobilności i integrując te działania w jednym dokumencie.

Dokument ten opracowywany w ramach projektu CIVITAS DYN@MO nie jest pierwszym podejściem miasta do zintegrowanego planowania mobilności. W 2008 r. w ramach projektu BUSTRIP Gdynia przystąpiła do opracowania Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego (tzw. SUTP – ang. Sustainable Urban Transport Plan) na lata 2008-2015 [8]. W dokumencie sformułowana została wizja miasta oraz strategiczne cele i działania w kierunku osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu w mieście. Dokument został przygotowany zgodnie z europejskimi wytycznymi, aczkolwiek nie został poddany konsultacjom społecznym oraz ostatecznie uprawomocniony. W związku z tym służy wyłącznie jako dokument roboczy, którego wdrożenie nie było monitorowane czy oceniane. Niemniej jednak był to jeden z pierwszych tego typu dokumentów w Polsce, dzięki któremu Gdynia zyskała spore doświadczenie i wiedzę. Dzięki analizie SUTP przed podejściem do nowego planu możliwe było zidentyfikowanie braków czy niedociągnięć w poprzednim, które można uzupełnić podczas prac nad SUMP.

Zarówno SUTP, jak i wskazane wyżej dokumenty stanowią solidną podstawę dla opracowania nowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który w ramach procesu jest rozszerzany, uaktualniany i dostosowywany do wytycznych, celem uzyskania jednolitego, spójnego i zintegrowanego dokumentu na lata 2015-2025.

Rys.1. Proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, rekomendowany przez KE. Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]



Założenia do procesu SUMP w Gdyni

Prace w zakresie planowania mobilności w Gdyni realizowane są zgodnie z wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej [3] w zakresie przebiegu procesu przygotowania, opracowania, wdrożenia i ewaluacji SUMP. Gdynia stara się realizować rekomendowany cykl, uwzględniając kolejne kroki oraz tworząc raporty z realizacji poszczególnych zadań (m.in. [9], [10]).

Już na początkowym etapie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjęte zostały podstawowe założenia do realizacji procesu planowania (rys. 2). W Gdyni strategia jest opracowywana na lata 2015-2025, natomiast plan działań będzie tworzony na 2-3 lata i po tym czasie aktualizowany. W ten sposób możliwe będzie uwzględnienie zmieniających się warunków i sytuacji w zakresie mobilności oraz wyznaczenie konkretnych, efektywnych i przede wszystkim realnych działań, które miasto będzie realizować w najbliższych latach.

Rysunek 2. Założenia do realizacji procesu SUMP w Gdyni. Źródło: opracowanie własne

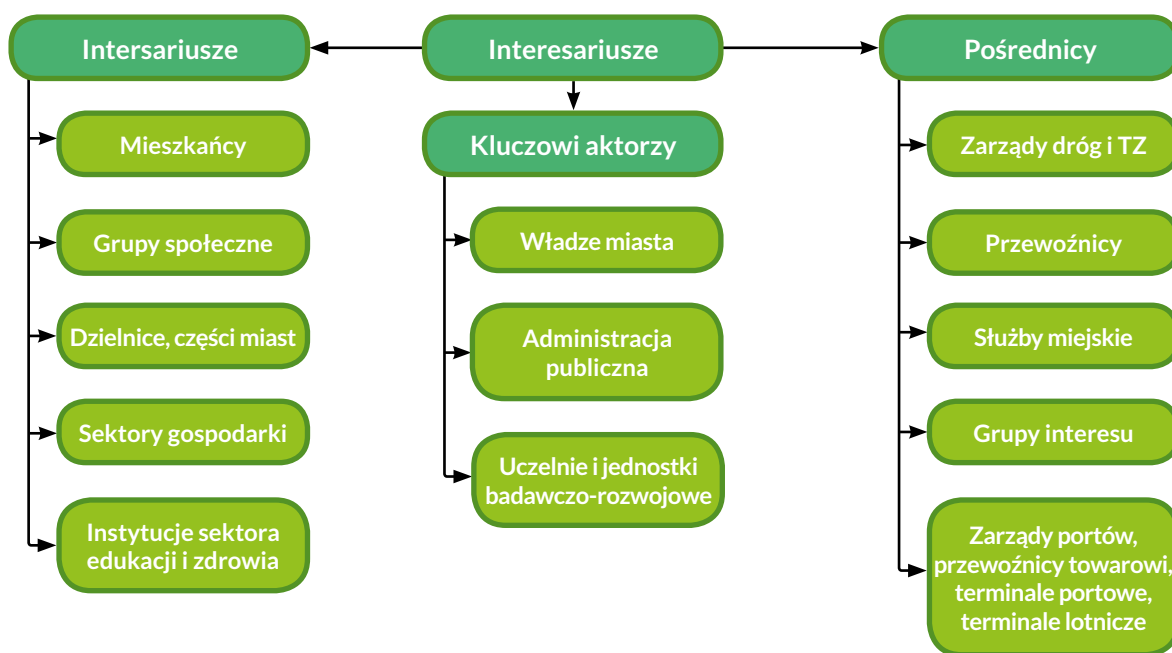


Jednym z najistotniejszych założeń było włączenie interesariuszy i mieszkańców do procesu planowania na każdym jego etapie, poprzez różne formy komunikacji i z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi, takich jak platforma web 2.0 czy model transportowy. Dążąc do zapewnienia integracji i spójności SUMP, założono ciągły monitoring działań planowanych i realizowanych przez różne jednostki w mieście, a także dokumentów strategicznych i programów działań, które mogą wpływać na kształt mobilności w mieście. Podczas planowania Gdynia ma także aktywnie korzystać z doświadczeń innych europejskich miast jako zbioru dobrych praktyk.

Proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni

Przygotowania do opracowania SUMP Gdynia podjęła już w 2012 r., w efekcie czego m.in. przeprowadzony został przegląd dokumentów strategicznych i polityk sektorowych, zebrane zostały informacje na temat działań realizowanych i planowanych w mieście oraz zidentyfikowani zostali interesariusze, którzy powinni zostać włączeni w proces planowania.

Rysunek 3. Interesariusze w procesie SUMP. Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

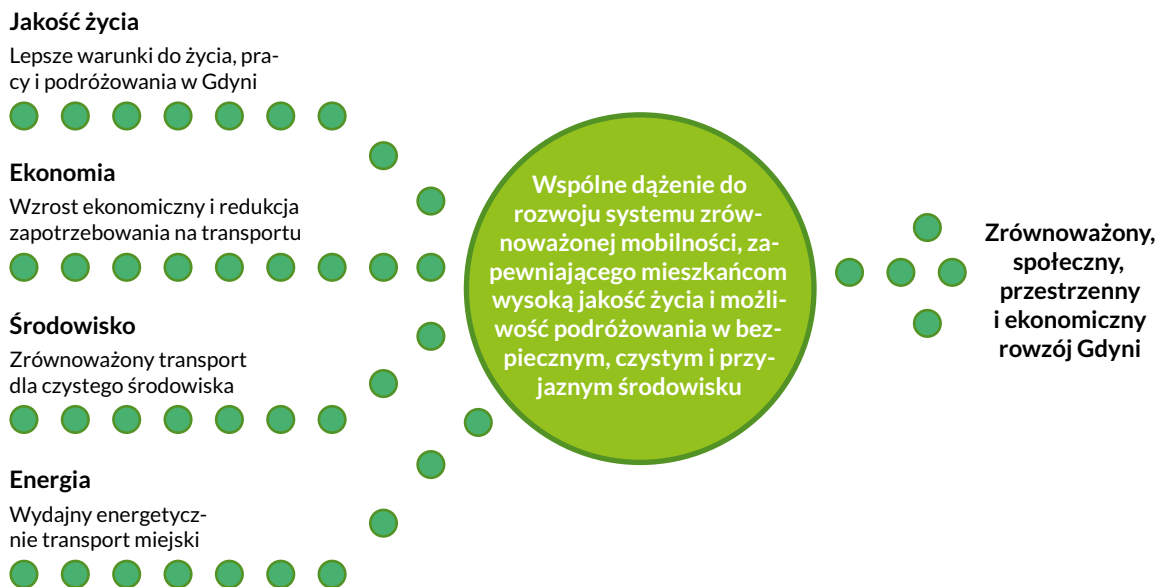


Wśród zidentyfikowanych interesariuszy znalazły się zarówno jednostki urzędu miasta, rady dzielnic, służby miejskie, zarządy dróg, organizatorzy i przewoźnicy transportu zbiorowego, przedsiębiorstwa działające na terenie Gdyni (w tym również związane z portem) czy też jednostki zdrowia i edukacji. Podmioty te zostały zaangażowane do SUMP m.in. przy ustanawianiu wizji, identyfikacji słabych i mocnych stron, ustalaniu priorytetów, celów czy kierunków działań Gdyni.

Punktem startowym do opracowania dokumentu było przyjęcie wspólnej wizji dążenia Gdyni do zrównoważonej mobilności w latach 2015-2025. Wizja (rys. 4) powstała w oparciu o poprzedni plan transportu oraz z uwzględnieniem wizji m.in. Strategii Rozwoju Gdyni czy planu dla transportu zbiorowego. Opiera się ona na czterech postulatach, które powtarzają się w analizowanych dokumentach strategicznych:

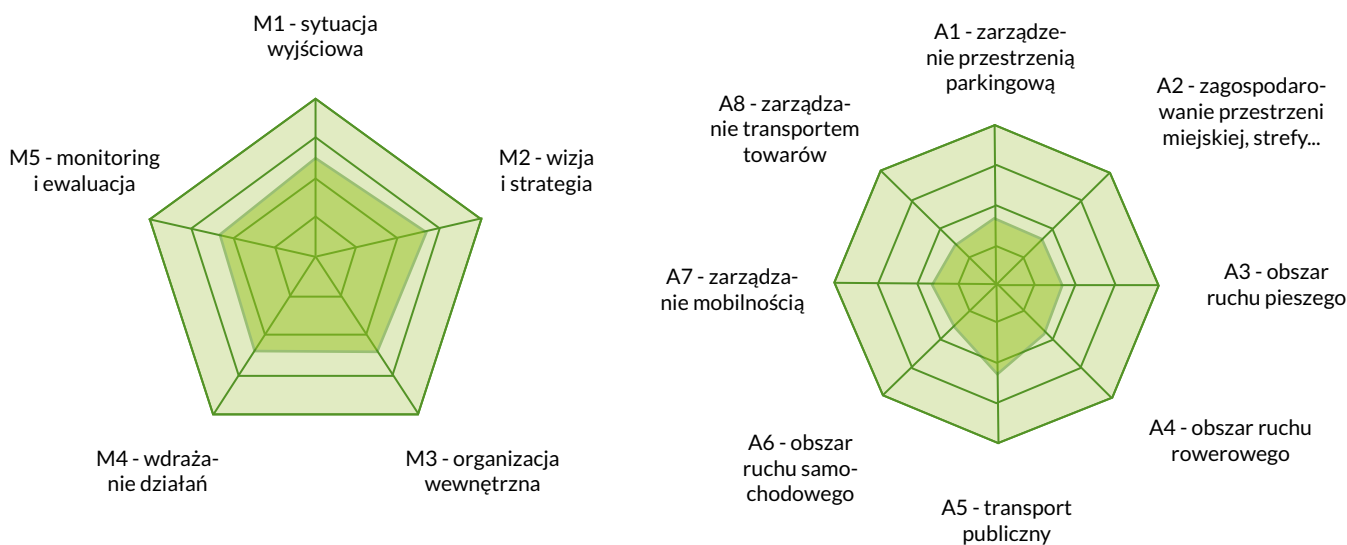
- lepsza jakość życia
- wzrost gospodarczy
- poprawa jakości środowiska
- efektywność energetyczna.

Rysunek 4. Wizja dążenia do zrównoważonej mobilności w Gdyni w latach 2015-2025. Źródło: opracowanie własne



Wizja była konsultowana w grupie roboczej projektu (złożonej z przedstawicieli Zarządu Dróg i Zieleni i Uniwersytetu Gdańskiego) i na bieżąco modyfikowana w oparciu o uwagi interesariuszy. Proponowana wersja została również skonsultowana z mieszkańcami poprzez bezpośrednie wywiady i internetową sondę oraz zaakceptowana głosami 93% respondentów. Do identyfikacji mocnych i słabych stron miasta w zakresie planowania mobilności i realizacji działań wykorzystano kwestionariusz projektu ADVANCE⁵. Do oceny zostali włączeni kluczowi gdyńscy interesariusze. W rezultacie możliwe było zidentyfikowanie głównych obszarów problemowych w zakresie planowania i poszczególnych obszarów transportu.

Rysunek 5. Ocena jakości planowania i funkcjonowania obszarów transportu w Gdyni. Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem materiałów projektu ADVANCE

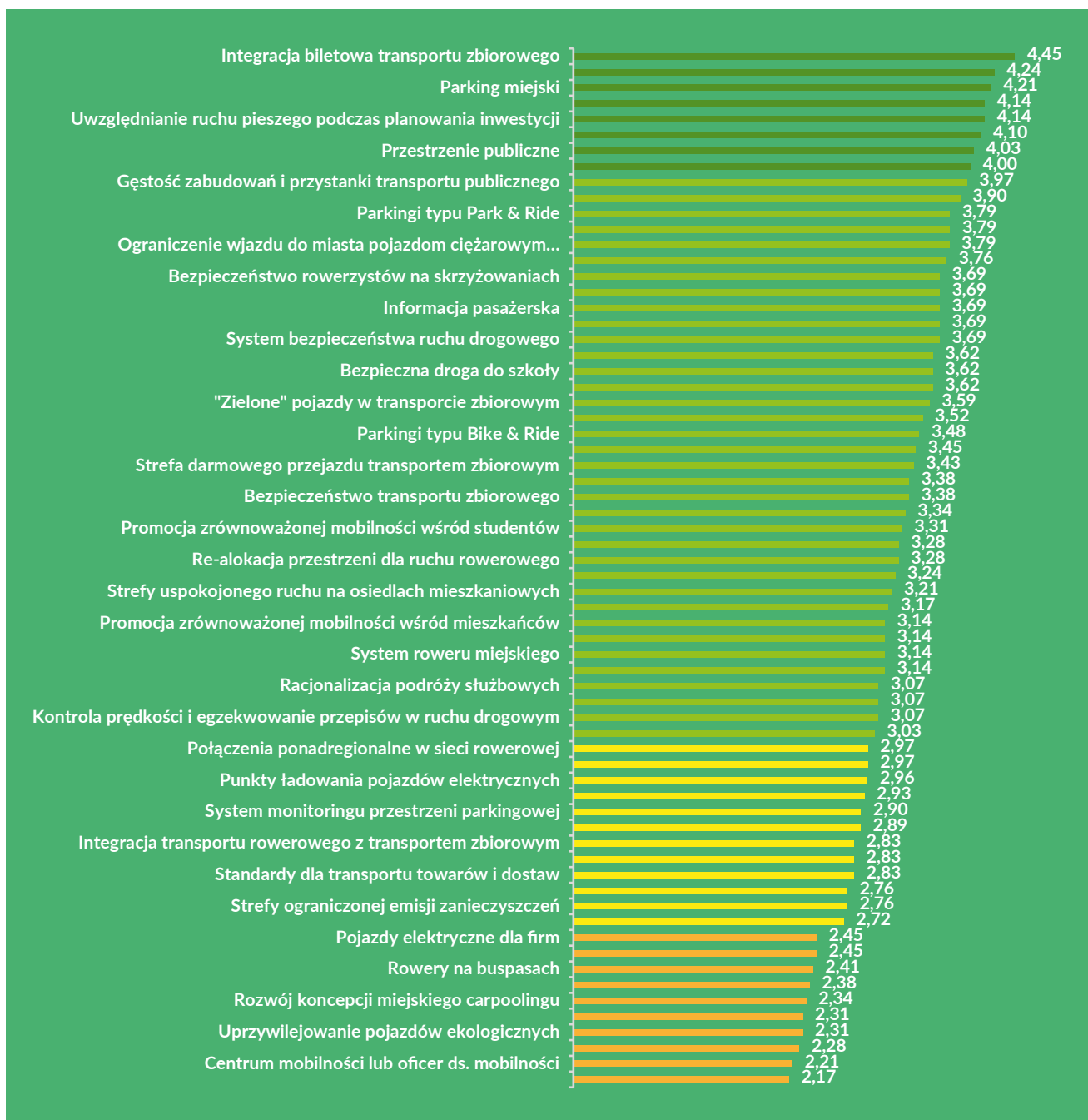


5. ADVANCE – projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa. Szczegóły: www.eu-advance.eu

Wyniki przeprowadzonej samooceny wskazały, że m.in. wciąż niewystarczającą uwagę poświęca się monitoringowi i ewaluacji, natomiast w zakresie działań większą uwagę powinno się skoncentrować na kwestiach zarządzania parkowaniem, transportu towarowego czy ograniczania ruchu samochodowego.

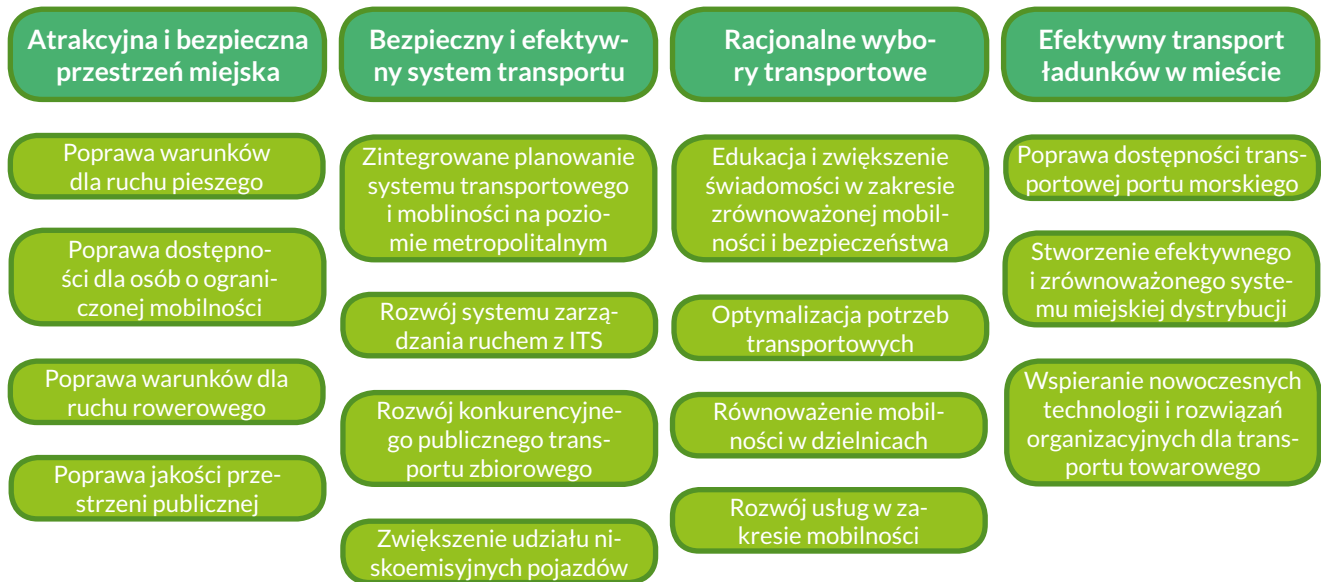
W oparciu o uzyskane wyniki przeprowadzona została priorytetyzacja, której celem było stworzenie podstaw do opracowania celów i kierunków działań na lata 2015-2025, a także ocena, jak wyglądają potrzeby różnych podmiotów w zakresie mobilności. Przygotowana ankieta w styczniu 2015 r. została wysłana do gdyńskich interesariuszy, którzy nadawali poszczególnym działaniom priorytet w skali 1-5 (im wyższa ocena, tym wyższy priorytet). Wyniki (rys. 6) zostały zestawione w raporcie [11] oraz udostępnione mieszkańcom na stronie internetowej.

Rysunek 6. Priorytetyzacja działań w gdyńskim SUMP. Źródło: [11] 10 najważniejszych i najmniej ważnych działań



Wyznaczone priorytety dały podstawę do wskazania celów strategicznych i operacyjnych do planowanej długoterminowej strategii mobilności. W wyniku konsultacji z interesariuszami i wielu spotkań w grupie roboczej projektu wyznaczono cztery cele strategiczne, do których dobrane zostały po 3-4 cele operacyjne, z uwzględnieniem zarówno charakterystyki miasta (w tym jego portowego charakteru), jak i zidentyfikowanych potrzeb w zakresie mobilności.

Rysunek 7. Cele strategiczne i operacyjne SUMP. Źródło: opracowanie własne



Poszczególne cele operacyjne zostały rozpisane na działania określające sposób realizacji celów operacyjnych i strategicznych, które zostały omówione w grupie interesariuszy i ostatecznie zaakceptowane. W rezultacie powstał główny trzon strategii, wyznaczający kierunek podążania Gdyni w zakresie mobilności.

Wyniki zostały zaprezentowane mieszkańcom na stronie internetowej www.mobilnagdynia.pl oraz podczas kampanii informacyjnej, zrealizowanej w lipcu 2015 r. na gdyńskim bulwarze. Mieszkańcy mieli możliwość wypowiedzenia się, czy akceptują wyznaczone cele i kierunki działań oraz jaki jest ich pomysł na mobilność.

Obecnie działania nad SUMP koncentrują się nad utworzeniem krótkoterminowego planu działań na lata 2016-2018. Plan ma zawierać konkretne zadania wraz z określeniem: terminu realizacji, jednostek odpowiedzialnych i szacunkowych kosztów. W kolejnych etapach prac w Gdyni niezbędne jest również stworzenie planu monitoringu i ewaluacji, który umożliwi bieżące śledzenie i ocenę efektów realizacji zarówno planu działań, jak i samej strategii.

Zgodnie z harmonogramem projektu DYN@MO pełna wersja dokumentu ma być gotowa w listopadzie 2015 r., po czym zostanie poddana konsultacjom wśród interesariuszy i mieszkańców. Po uwzględnieniu uwag i uzyskaniu finalnej akceptacji planowane jest, aby w połowie 2016 r. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni został oficjalnie zatwierdzony i uchwalony przez Radę Miasta.

Rola dwukierunkowej komunikacji w gdyńskim SUMP

Gdynia od początku dążyła do jak najbardziej aktywnego włączenia interesariuszy i mieszkańców w proces planowania. Włączenie interesariuszy już od początkowych etapów planowania umożliwia nawiązanie współpracy pomiędzy jednostkami, wymianę pomysłów i informacji, a w późniejszym etapie ułatwia również uzyskanie akceptacji dokumentu. W przypadku mieszkańców miasto ma możliwość poszerzenia wiedzy na temat potrzeb społecznych, a także może umożliwić mieszkańcom włączenie się do dyskusji i wyrażenie własnej opinii.

Komunikacja z mieszkańcami i interesariuszami w ramach prac nad SUMP jest dużym wyzwaniem. Niezbędne jest przyciągnięcie uwagi i zainteresowanie procesem planowania interesariuszy i mieszkańców, a następnie aktywne zaangażowanie ich do współpracy. Mieszkańcy chętniej wypowiadają się na temat konkretnych działań SUMP, takich jak np. strefy piesze czy buspasy. Dlatego też miasto stara się równoległe prowadzić działania informacyjne – przykładem może być wydarzenie zrealizowane na bulwarze w lipcu 2015, podczas którego mieszkańcy mogli dowiedzieć się o procesie opracowywania dokumentu czy wyrazić swoje zdanie na temat celów i kierunków działań SUMP. W ten sposób można uzyskać wiele ciekawych opinii mieszkańców, a jednocześnie zwiększać ich wiedzę na temat zrównoważonej mobilności.

Do komunikacji wykorzystywane są różne kanały. Organizowane są zarówno bezpośrednie spotkania, badania preferencji, konsultacje czy warsztaty, w wielu przypadkach wykorzystywane są też narzędzia internetowe. Gdynia dąży do tego, aby w procesie SUMP dotrzeć do przedstawicieli różnych grup wiekowych czy społecznych. Dobrym przykładem komunikacji może być prowadzona już od ponad roku dyskusja na temat możliwości utworzenia stref pieszych w śródmieściu Gdyni. W ramach konsultacji prowadzone były ankiety, organizowano spotkania i konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorcami. W listopadzie 2014 r. odbyła się debata z udziałem ponad 100 osób na temat stref pieszych w Gdyni. Dla zainteresowanych mieszkańców oraz młodzieży szkolnej organizowane były warsztaty urbanistyczne o tematyce zrównoważonej mobilności w gdyńskim Infoboxie.

Dzięki współpracy z jednostkami naukowymi prowadzone były wykłady na temat stref pieszych dla studentów uczelni wyższych. Jednocześnie na stronie internetowej regularnie publikowane są artykuły dotyczące stref pieszych, dobre praktyki, a także prezentowane są wyniki badań opinii, pomiarów ruchu czy badań parkingowych prowadzonych w śródmieściu. Do konsultacji w ostatnim czasie wykorzystywany jest model transportowy, który umożliwia ocenę wpływu analizowanych rozwiązań na warunki ruchu oraz przedstawianie wyników mieszkańcom w formie wizualizacji.

W celu umożliwienia i ułatwienia dwukierunkowej komunikacji z mieszkańcami Gdynia wykorzystuje platformę internetową Mobility 2.0⁶, na której prezentuje działania miasta, przebieg procesu planowania, dobre praktyki, a także umożliwia mieszkańcom kontakt z miastem. Strona w przeciągu 1,5 roku funkcjonowania zyskała wielu użytkowników – od lutego 2014 odwiedziło ją ok. 30.000 osób. Dzięki takiemu zainteresowaniu strona może być wartościowym wsparciem nie tylko w procesie konsultacji, ale też np. monitoringu i ewaluacji.

Uzupełnieniem strony jest profil społecznościowy na Facebooku, z 2500 aktywnych użytkowników, który dodatkowo zachęca mieszkańców do udziału w procesie planowania.

Wykorzystanie wymienionych narzędzi internetowych umożliwia dotarcie do dużego grona odbiorców, w tym tzw. „generacji cyfrowej”, głównej grupy docelowej projektu DYN@MO. Niemniej jednak, aby uzyskać reprezentatywne głosy i opinie, stara się wykorzystywać różnorodne formy komunikacji, angażujące w dyskusję również osoby, które nie korzystają z Internetu, a przedstawione narzędzia wykorzystuje jako jedną z tych form.

Podsumowanie. Gdynia jako „żywe laboratorium”

W realizacji procesu planowania zrównoważonej mobilności Gdynia jest niejako „żywym laboratorium” dla polskich i europejskich miast, pracujących lub planujących rozpoczęcie prac nad opracowaniem SUMP. W ramach projektu DYN@MO utworzone zostało Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Gdynia, podejmując się wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, zobowiązała się do opracowania kompleksowego dokumentu, integrującego różne rodzaje i środki transportu, a także powstającego przy ciągłej współpracy z podmiotami funkcjonującymi na terenie miasta oraz mieszkańcami. Dodatkowo, wykorzystanie nowoczesnych narzędzi, korzystanie z doświadczeń innych miast i dzielenie się własnym doświadczeniem poprzez Centrum Kompetencji sprawia, że proces realizowany w Gdyni powinien być traktowany jako ciekawy i wartościowy przykład planowania w oparciu o zalecenia europejskie.

6. www.mobilnagdynia.pl

Mimo że proces SUMP jest bardzo czasochłonny i wymaga dużego zaangażowania, już na początkowym etapie może przynieść wiele korzyści w postaci nawiązania współpracy pomiędzy jednostkami działającymi na terenie miasta i rozpoczęcia dialogu z mieszkańcami na temat możliwych zmian i kierunków podążania miasta w zakresie mobilności.

W przypadku Gdyni ogromną zaletą jest fakt, że dokument jest opracowywany własnymi siłami przez miasto, przy wsparciu jednostek naukowych. SUMP jest pisany przez urzędników, którzy znają specyfikę miasta i wiedzą, jak ono funkcjonuje, a po uchwaleniu dokumentu będą również zaangażowani w jego realizację. Miasto bezpośrednio podejmuje dialog z mieszkańcami i interesariuszami, który może być kontynuowany również po uchwaleniu dokumentu. Dzięki temu gdyński Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej będzie wypracowanym wspólnie planem, zaakceptowanym przez interesariuszy i mieszkańców.

O autorze:

Inżynier transportu. Pracownik Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, Referatu Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością. W ramach projektu badawczo-rozwojowego CIVITAS DYN@MO koordynuje proces opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Miasta Gdyni oraz wdrażania internetowej platformy do komunikacji z mieszkańcami dla celów SUMP. Jest doktorantką na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowi.

Bibliografia:

- [1] Komisja Europejska. Plan działań na rzecz mobilności w miastach (COM(2009) 490 final). Bruksela, wrzesień 2009.
- [2] Komisja Europejska. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach (COM(2013) 913). Bruksela, grudzień 2013.
- [3] Komisja Europejska. Guidelines: Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Bruksela, 2013.
- [4] Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2013. Gdynia, 2013.
- [5] Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz Miast i Gmin Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2014-2025. Gdynia, 2014.
- [6] Centrum Projektowania Uniwersalnego. Standardy dostępności dla miasta Gdyni. Gdańsk, 2012.
- [7] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Report on Gdynia's self-assessment using ADVANCE methodology. Gdynia, listopad 2014.
- [8] BUSTRIP Gdynia. Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego na lata 2008-2015. Gdynia, 2009.
- [9] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Identyfikacja interesariuszy w procesie SUMP. Sopot, lipiec 2013.
- [10] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Raport z weryfikacji dokumentów odnoszących się do kwestii transportu i mobilności w Gdyni. Gdynia, marzec 2013.
- [11] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Priorytetyzacja celów i kierunków działań do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni. Gdynia, styczeń 2015.
- [12] Grupa INSPRO dla Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni. Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni. Gdynia, marzec-czerwiec 2013.

Damian Hajduk

4.6. Zielonogórskie pomysły na rozwój komunikacji autobusowej

Zielonogórski program wymiany autobusów na elektryczne należy do najważniejszych projektów transportowych realizowanych w województwie lubuskim. Zakup 80 nowych pojazdów uczyni z Zielonej Góry pierwsze miasto w Polsce z całkowicie zeroemisyjną komunikacją autobusową. Nowe autobusy pozwalają także na znaczne odmłodzenie floty i poprawę komfortu podróżowania mieszkańców. Warto jednak zastanowić się, czy plany urzędu miasta wykorzystują w pełni dostępne możliwości.

Wstęp. Obecne uwarunkowania komunikacji miejskiej

Zielona Góra stanowi najważniejszy ośrodek miejski „pomiędzy” – zarówno w trójkącie Poznań – Wrocław – Berlin, jak i pięciokącie regionu Odry: Szczecin – Poznań – Wrocław – Berlin – Drezno. Miasto jest też – patrząc od zachodu – pierwszym istotnym polskim ośrodkiem w korytarzach Berlin – Warszawa – Moskwa i Berlin – Kraków – Kijów, wyznaczających kluczowe transeuropejskie równoleżnikowe pasma rozwoju.

Od 1 stycznia 2015 r., po precedensowej w skali kraju procedurze połączenia dwóch gmin – miasta (119 tys. mieszkańców, 58 km²) z gminą wiejską (18 tys. mieszkańców, 220 km²) – Zielona Góra ukształtowała się w obecnych granicach. Miasto posiada teraz niespełna 140 tys. mieszkańców oraz 278 km² powierzchni, co daje mu szóste pod względem powierzchni miejsce w kraju. Przy braku ustawy metropolitalnej połączenie dwóch gmin wyłoniło de facto powiat metropolitalny (formalnie – miasto na prawach powiatu), z rdzeniem w postaci dotychczasowego obszaru miasta oraz dzielnicą Nowe Miasto, z dwuszczeblową autonomią w postaci rady dzielnicy oraz sołectw dla osiedli (dawnych wsi gminy wiejskiej). Zielona Góra to także prężny ośrodek uniwersytecki i siedziba licznych instytucji, generujących powiązania administracyjne oraz rynkowe, w tym także parku naukowo-technologicznego.

Miasto Zielona Góra wraz z sołectwem Droszków w gminie Zabór obsługiwane jest w całości przez Miejski Zakład Komunikacji. Przewoźnik dysponuje 76 autobusami niskopodłogowymi różnych marek i typów, w tym 33 pojazdami marki MAN, 15 Mercedesami, 10 Jelczami oraz dwoma Neoplanami. Wszystkie pojazdy wyposażone są w silniki Diesla i automatyczny system zmiany biegów.

Wyposażenie techniczne autobusów można uznać za zadowalające, szczególnie nowszych typów, które mają także zainstalowaną klimatyzację. Ponadto wszystkie pojazdy wyposażone są od 10 lat w biletomaty, jednak akceptacja płatności jedynie monetami ogranicza ich użyteczność. Znacznym problemem jest też nadmierna emisja hałasu, zarówno zewnętrzna, jak i wewnętrzna, szczególnie w przypadku pojazdów starszych typów. Duża część przystanków jest wyposażona we względnie nowoczesne wiaty, chociaż w niektórych przypadkach są one zbyt małe w stosunku do potrzeb pasażerów.

Zielona Góra może także pochwalić się jednym z pierwszych w Polsce systemów dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Informacja o czasie przyjazdu na przystanek jest automatycznie korygowana w oparciu o pozycjonowanie pojazdów GPS i wyświetlana pasażerom na przystankach na tablicach elektronicznych zmiennej



Zdjęcie: Autobus MAN NL 283 (#229) z 2004 roku w barwach MZK Zielona Góra. Źródło: Mohylek, GFDL.

treści. W 2011 r. rozbudowano system, wyposażając główne przystanki w większe i nowocześniejsze wyświetlacze nowej generacji, a stare tablice zainstalowano na kolejnych przystankach o dużym obłożeniu pasażerów.

W 2013 r. wprowadzono bilet elektroniczny oparty o plastikowe karty, na których zapisywane są wartości pieniężne i ewentualne bilety okresowe oraz prawa do ulg. Równolegle wyposażono pojazdy w czytniki wejść/wyjść dla kart elektronicznych. Bilety „elektroniczne” są wyraźnie tańsze od papierowych, szczególnie na trasach krótkich: cena wynosi 1 zł wobec 3 zł za bilet do dwóch przystanków, oraz odpowiednio od 2,60 do 3 zł wobec 3 zł w przypadku tradycyjnych biletów dla podróży między trzema a ośmioma przystankami.

Dynamiczny system cen biletów w zależności od przejechanej odległości można uznać za pewną zaletę biletu elektronicznego, chociaż rozbudowana taryfa nie należy do najprostszyc. Bilety czasowe krótkookresowe funkcjonują zaś jedynie w postaci 24-godzinnego biletu w strefie miejskiej za 12 zł, ale wyłącznie w postaci papierowej (sic!). Ponadto w ramach jednorazowego biletu elektronicznego (tzw. elektronicznej portmonetki) dozwolona jest też jedna przesiadka aż do 20 minut od wyjścia z jednego pojazdu do wejścia do drugiego, a technicznie – od zarejestrowania biletu elektronicznego w pojeździe opuszczanym do zarejestrowania go w pojeździe docelowym.

Sieć komunikacyjna i intermodalność

W Zielonej Górze nie ma w chwili obecnej wspólnego systemu biletowego z żadnym innym przewoźnikiem operującym na terenie miasta. Trwają za to rozmowy na temat wprowadzenia wspólnego biletu ze związkiem komunikacyjnym Berlin-Brandenburgia (VBB).

Obsługę komunikacyjną zapewnia 25 linii dziennych i cztery nocne. Trzy linie dzienne (17, 27, 30) posiadają warianty A i B związane z obsługą naprzemienną relacji rozłącznych w końcowych przebiegach linii do poszczególnych miejscowości w dzielnicy Nowe Miasto. Linie nocne oferują zaś pojedyncze połączenia w porze nocnej. Dodatkowo przedłużane są w weekendy do większych miejscowości położonych w dzielnicy Nowe Miasto.

Sieć opiera się (prawie) wyłącznie na połączeniach bezpośrednich, tj. między przystankami końcowymi zlokalizowanymi na obrzeżach miasta, w tym dzielnicy Nowe Miasto z przejazdami przez dzielnice centralne.

Sześć linii kończy bieg przy wiadukcie ul. Sulechowskiej, na wschodnim skraju obszaru dworcowego (ok. 250 m od dworca PKP i ok. 450 m od dworca PKS). W bezpośredniej bliskości pętli, pod wiaduktem ul. Sulechowskiej, znajdują się również pozbawione wiat przystanki przewoźników prywatnych. Pętla służy jedynie do postoju pojazdów MZK i nie są na niej wykonywane żadne operacje przewozowe, mimo że sąsiaduje z nią skrajny peron 3 głównej stacji kolejowej. Przystanki pasażerskie o nazwie Dworzec PKP zlokalizowane są natomiast dla ruchu w kierunku wschodnim na wysokości pętli vis a vis przy ul. Bema, natomiast w kierunku zachodnim ok. 150 m od pętli przy ul. Sulechowskiej, nieco bliżej dworca PKP. Pętla jest wyposażona w niewielki budynek, tzw. centrum obsługi pasażera, pełniący jednocześnie minimalne funkcje socjalne i sanitarne. Komunikację między dworcami a przystankami

„dworcowymi” PKP stanowi miejscami skrajnie niefunkcjonalna dla ruchu pieszego ul. Dworcowa oraz plac Kolejjarza.

Znaczna część podróżnych ze względu na oddalenie przystanków Dworzec PKP realizuje podróż z dojściem pieszym ok. 600 m z przystanku Centrum przy ul. Bohaterów Westerplatte. Również z położonymi w pobliżu linii autobusowych przystankami kolejowymi Przylep i Kisielin nie ma zapewnionych dogodnych przesiadek, chociaż w drugim przypadku autobusy przejeżdżają w bezpośredniej bliskości przystanku.

Intermodalność, czy raczej jej prawie całkowity brak, to jedna z największych bolączek komunikacji publicznej. Tym bardziej że trudności dotyczą także samych węzłów, gdzie brakuje zintegrowanych przystanków wyspowych, skracających drogi dojścia. Dzieje się tak również w obrębie dokonanych sporymi nakładami przebudów skrzyżowań, jak choćby przy rondzie PCK, stanowiącym zachodnią bramę wjazdową z tzw. Obwodnicy Śródmiejskiej do dzielnic centralnych.

Niepełne taktowanie i jego stosunkowo duża rozpiętość również nie pozwalają w pełni na odejście pasażerów od korzystania z rozkładów jazdy. Ponadto od początku roku zmniejszono częstotliwość kursowania na linii nr 8, pełniącej funkcje linii magistralnej, do 15 minut w szczycie, co związane jest z koniecznością zapewnienia obsługi autobusowej dzielnicy Nowe Miasto w pełnym zakresie. Jest to jednak odczuwalne wraz ze zmniejszeniem liczby kursów nawet o 1/3 na wybranych przystankach końcowych. Warto za to pochwalić rozszerzenie oferty autobusów nocnych – reaktywowanych przed kilku laty w postaci jednej linii (obecnie cztery linie). Należy jednak stwierdzić, że autobusy i tak kursują rzadko (co ponad godzinę); realizowanych jest kilka kursów w porze nocnej przez dany przystanek.

Transport zeroemisyjny – autobusy elektryczne

Rdzeń projektu „Zintegrowany system bezemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze” obejmuje przeprowadzenie całkowitej wymiany taboru komunikacji miejskiej. Jednocześnie z odnowieniem taboru nastąpi unikatowa w skali europejskiej zasadnicza zmiana sposobu zasilania środków transportu. Dzisiejsza flota 76 autobusów spalinowych zastąpiona zostanie przez flotę 80 pojazdów elektrycznych. Można uznać, że wymiana autobusów na elektryczne poprawi jakość życia wszystkich mieszkańców dzięki poprawie komfortu oraz mniejszej emisji zanieczyszczeń [1].

Obszar realizacji projektu w wariantach minimum, do którego projekt zdaje się zmierzać [2], to Zielona Góra wraz z miejscowością Droszków w gminie Zabór, natomiast wariant maksymalny to Zielona Góra, Zabór, Czerwieńsk, Sulechów, Otyń, miasto Nowa Sól i gmina wiejska Nowa Sól, czyli rdzeń obszaru funkcjonującego pod nazwą Lubuskie Trójmiasto.

Na projekt składają się inwestycje o charakterze taborowym oraz infrastrukturalnym. Część taborowa obejmuje zakup 80 nowych autobusów z napędem jednosystemowym (elektrycznym):

- 60 autobusów o długości 12 m,
- 20 autobusów o długości 18 m,
- trzech pojazdów serwisowych.

Część serwisowa obejmuje zaś budowę 30 stacji ładowania pojazdów na 12 pętlach wraz z systemem telemetrycznym, dostosowanie zajezdni autobusowej do nowej floty w postaci hali i wiaty postojowej z systemem nocnego ładowania. Rozbudowany zostanie system zarządzania flotą pojazdów MZK, a pracownicy przewoźnika będą przeszkoleni w zakresie kierowania i serwisowania pojazdów. Część infrastrukturalna obsługi pasażera obejmie centrum przesiadkowe przy peronie 3 stacji PKP Zielona Góra na sześć stanowisk przystankowych i pięć miejsc postojowych, w tym cztery służące do ładowania. Przewiduje się także powstanie centrum obsługi pasażerów, zadaszenie placu przesiadkowego oraz parking dla rowerów. W planach jest również połączenie centrum przesiadkowego z ciągiem pieszym na wiadukcie ul. Sulechowskiej.

Rozbudowywany jest także system informacji pasażerskiej poprzez dostosowanie go do planowanego zakresu funkcjonowania komunikacji miejskiej i rozszerzenie zakresu funkcjonalności systemu o dane dostępne online dla pasażerów. Ponadto planuje się przebudowę wiaduktu pod torami PKP przy ul. Batorego celem wyeliminowania wąskiego gardła (zbyt małej skrajni poziomej), uniemożliwiającego obecnie wyminięcie się dwóch autobusów. W zakresie infrastruktury drogowej zaplanowano modernizację ciągów o kluczowym znaczeniu dla ruchu komunikacji miejskiej, tj. ciągu średnicowego Bohaterów Westerplatte – Wojska Polskiego oraz ul. Zacisze. Dodatkowo powstaną dwa ronda przy wjazdach do centrum przesiadkowego. Jako projekty komplementarne wymienia się budowę części Trasy Aglomeracyjnej, budowę zewnętrznej obwodnicy południowej miasta oraz rozwój biletu elektronicznego do zintegrowanej karty aglomeracyjnej.

Projekt planuje się wykonać etapami w latach 2015-2018, przy czym gros zadań realizacyjnych przypadnie na lata 2016-2017. Budżet projektu (w zależności od wariantu) oscyluje pomiędzy 240 a 251 mln zł, przy czym poziom dofinansowania w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wyniesie 78%.

W toku prac przygotowawczych dokonano analizy czterech wariantów ujednoczonego docelowego rodzaju taboru metodą analizy efektywności kosztowej DGC, pod kątem następujących kryteriów:

- nakłady inwestycyjne,
- koszty eksploatacyjne utrzymania infrastruktury i nowego taboru,
- koszty środowiskowe.

Analiza objęła cztery warianty taboru: autobusy z silnikiem Diesla, autobusy elektryczne, trolejbusy oraz autobusy hybrydowe. W efekcie zaproponowano wybór autobusów elektrycznych z uwagi na najniższe prognozowane koszty eksploatacyjne w ciągu 25 lat: 310 mln zł wobec 335, 465, 552 mln zł dla kolejnych wariantów. Również wskaźniki emisyjności wypadają najkorzystniej dla autobusów elektrycznych, chociaż jedynie w ujęciu emisji lokalnej. Przy emisji globalnej, w zależności od typu elektrowni, „elektryki” przegrywają wyraźnie z pojazdami na ropę przy zasilaniu w prąd z elektrowni konwencjonalnej, a wygrywają tylko przy elektrowni gazowej. Pojazdy na prąd zajmują zaś drugie miejsce pod względem nakładów inwestycyjnych – 185 mln zł wobec odpowiednio 219 (trolejbus), 139 (hybryda), 87 mln zł (diesel) dla kolejnych wariantów, i są również nie najtańsze przy nakładach odtworzeniowych – 172 mln zł wobec odpowiednio 147 (trolejbus), 260 (diesel) i 416 mln zł (hybryda).

Zakładając wysoki poziom dofinansowania dla pojazdów elektrycznych, wydaje się opłacalne poniesienie praktycznie jednorazowych nakładów inwestycyjnych wobec korzyści ekonomicznych i środowiskowych (choć już nie tak oczywistych w układzie globalnym) w przypadku rekomendowanego wyboru, czyli autobusów elektrycznych.

Projekt zasługuje jednak na ocenę nie do końca jednoznaczną. Przede wszystkim obejmuje niewielki obszarowo zakres – wyłącznie jednej gminy miejskiej oraz sołectw z sąsiedniej gminy wiejskiej. Skupia się także wyłącznie na autobusach (pierwotnie miało być ich nawet 100). W założeniach miał zostać uruchomiony także, we współpracy z urzędem marszałkowskim, miejski i podmiejski transport szynowy, na co w projekcie był przewidziany m.in. zakup trzech nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Obecna wersja w stosunku do pierwotnych planów i oczekiwań jest wyraźnie niewystarczająca, zwłaszcza że pierwotne zamierzenia obejmowały większość obszaru tzw. Lubuskiego Trójmiasta.

Kolejną wadą jest brak wzrostu potencjału przewozowego – dodanie czterech autobusów to powiększenie floty o zaledwie 5%. Przy znacznym terenie do obsługi jest to zwiększenie mocy przewozowej jedynie symboliczne. Nie jest też klarowne, w jaki sposób ma być przebudowana infrastruktura drogowa. O ile przebudowa wiaduktu w ciągu ul. Batorego jest jak najbardziej słuszną, to wobec braku informacji o planowanym zakresie przebudowy pozostałej części budzi co najmniej istotne wątpliwości. Nie wiadomo także, dlaczego zrezygnowano z analiz przedprojektowych dla autobusów z napędem gazowym. Tym bardziej niezrozumiałe jest zaniechanie analiz systemu miejskiego transportu szynowego, chociażby w oparciu o rozwiązania wielosystemowe.

Ogromnym mankamentem jest uporczywe planowanie centrum przesiadkowego na skraju obszaru dworcowego przy najbardziej wysuniętej na wschód krawędzi peronowej stacji Zielona Góra. Tym bardziej że dostępne są lepsze rozwiązania i czasu nie brakowało, aby się do nich lepiej przygotować.

W dodatku będzie to jedyne centrum przesiadkowe w całej sieci (sic!). Nic nie wiadomo o dowiązaniu do pozostałych elementów dostępu do sieci kolejowej w postaci przystanków osobowych Stary Kisielin i Przylep. Trudno mówić zatem o pożądanej intermodalności.

Planowane wybudowanie elementu Trasy Aglomeracyjnej wraz z łącznikiem do al. Zjednoczenia należy ocenić raczej pozytywnie. Pomimo że będzie obsługiwać prawdopodobnie głównie transport indywidualny, to w znaczniej mierze pozwoli na wyprowadzenie go ze śródmieścia. Projekt dodatkowy, jakim jest budowa południowej obwodnicy miasta, należy uznać za obiecujący i w zasadzie spójny z celami niniejszego projektu. Pozwoli w pewnym zakresie odciążyć przebieg obwodnicy śródmieścia przez Stare Miasto po południowym jego skraju. Pośrednio umożliwi więc lepsze zagospodarowanie terenu przez większe pole manewru planistycznego, w sytuacji zapewnienia dogodnej alternatywnej trasy dla przynajmniej niektórych relacji. Należy jednak pamiętać, że są to projekty drogowe, które miasto chce realizować w ramach rozwoju transportu publicznego.

Pozostaje jednak pytanie zasadnicze: o jakie narzędzia planistyczne rozwoju transportu opiera się wybór lokalizacji i zakresu poszczególnych rozwiązań, w sytuacji gdy Zielonogórski Węzeł Komunikacyjny nie posiada branżowego (drogowego lub kolejowego) studium sieciowego oraz zgodnego z podejściem obszarowym zintegrowanego studium multimodalnego. Mimo pojawiających się postulatów opracowania takiego studium, jak dotąd nie znajduje ono realnych perspektyw realizacji i to pomimo pozytywnej oceny specjalistów, także z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Ostatni z projektów dodatkowych, czyli rozbudowa biletu elektronicznego do postaci tzw. karty aglomeracyjnej, jest dyskusyjny i niezbyt nowoczesny, gdyż został oparty na systemie dystrybucji kart elektronicznych, zamiast rozwiązań dystrybucji aplikacji. Podobnego zdania jest pod tym względem autor jednego z przedprojektowych opracowań studialnych: „Planowane przez miasto Zielona Góra wprowadzenie elektronicznej karty aglomeracyjnej wymagałoby zastosowania w Sulechowie rozwiązań dla niej dedykowanych oraz urządzeń obsługujących kartę, co niekoniecznie byłoby spójne (i akceptowalne) przez samorząd Sulechowa, jako odrębnego organizatora przewozów miejskich”. [3]

W kontekście powyższych uwag Zespół Doradców ds. Transportu, do którego należy autor, sformułował dodatkowe postulaty:

- Zapewnienie przejezdności dla autobusów elektrycznych ul. Kupieckiej. Stworzyłoby to powiązanie funkcjonalne między starym i nowym centrum miasta, jakie zamyka od południa centrum handlowe Focus Park. Przystanek główny znajdowałby się na zbiegu ul. Kupieckiej, al. Niepodległości i Żeromskiego, przy Pomniku Bachusa. Spójność miasta zwiększyłaby się dzięki wygospodarowaniu przejazdu dla autobusów. Odtworzony dla transportu zbiorowego zostałby ciąg Wrocławska – Kupiecka, stanowiący naturalny ciąg północ – południe miasta.
- Przebudowa skrzyżowań Wojska Polskiego/Wyszyńskiego/Zacisze, Lwowska/Wrocławska i Podgórna/Waryńskiego/Lwowska na ronda. Warto rozważyć utworzenie w ich obrębie lub obok docelowych centrów przesiadkowych.
- Uporządkowanie skrzyżowania Kupiecka/Batorego/Dąbrowskiego/ Chopina/Zamkowa. Wskazane byłoby tam tzw. rondo biskoptowe, przy optymalnym ulokowaniu przystanków. Uporządkowanie ruchu jest kluczową sprawą, a rondo będzie symbolicznie wyznaczać początek Starego Miasta i strefy stopniowo ograniczanego ruchu indywidualnego.
- Zakup kilku mniejszych niż 12 m jednostek autobusowych do obsługi linii do sołectw dzielnicy Nowe Miasto, a także linii nocnych i ewentualnie innych o mniejszym natężeniu ruchu, szczególnie poza godzinami szczytu. Uzyskane zostaną dodatkowe oszczędności w postaci mniejszych kosztów eksploatacji dla linii o mniejszym natężeniu ruchu.

Zintegrowane Centrum Komunikacji Zielona Góra Główna

Uzupełnieniem działań realizowanych w ramach projektu miejskiego mogłoby być Zintegrowane Centrum Komunikacji Zielona Góra Główna (w skrócie ZCK). Jest to autorska koncepcja Zespołu Doradców ds. Transportu (ZDT), powstała metodą projektowania oddolnego. Projekt został już zaprezentowany szerszej publiczności – artykuły ukazały się w „Rynku Kolejowym” nr 06/2012 i 09/2013.

ZCK Zielona Góra Główna to projekt zasadniczego przeobrażenia przestrzenno-funkcjonalnego zespołu dworców zielonogórskich – PKP, PKS, MZK i przewoźników prywatnych oraz terenów przydworcowych. Celem jest uzyskanie nowoczesnej, funkcjonalnej i przyjaznej przestrzeni stanowiącej bramę miasta, która będzie łączyć funkcje obsługi podróżnych i usługi komercyjne, oraz dobrej dużej i małej architektury współtworzącej z komunikacyjną bramę miasta.

Nad (dys)funkcjonalnością przestrzeni około dworcowych rozważania trwały od dłuższego czasu. Zapis postulujący reorganizację przestrzeni, jej funkcji i utworzenie Zintegrowanego Centrum Komunikacji znalazł się w prezentacji dla Lubuskiego Trójmiasta w 2008 r., a następnie w wielu opracowaniach i postulatach (w tym w Strategii Rozwoju Miasta do 2022 roku) z myślą przewodnią: należy nadać terenowi nową wielofunkcyjną jakość miejską. Tymczasem mnogość zarządców terenu, skomplikowane relacje właścicielskie, nadzorcze, a nade wszystko substandardowy charakter przestrzeni wymagały specyficznego, wielostronnego, a jednocześnie kompleksowego podejścia.

W 2011 r. ZDT (do 2014 r. działający przy Komisji Gospodarki Rady Miasta) podjął temat kompleksowo. Zespół projektowy złożony z architekta-urbanisty, socjologa miasta i transportowca, przygotował wstępną koncepcję przekształcenia terenów dworcowych.

Koncepcja obejmuje tereny zespołu dworców oraz tereny przyległe:

- Obszar zasadniczy 11,6 ha – teren dworców i pomiędzy dworcami w ciągu ul. Dworcowej

Obszary uzupełniające:

- tereny kolejowe na zachód od dworców – 6,15 ha
- południowy fragment Parku Przemysłowego Zastal sąsiadujący od północy z linią kolejową nr 273 – 4, 29 ha
- Obszary perspektywiczne (5,95 ha): wytypowane zabudowane i niezabudowane tereny sąsiadujące z wyżej wymienionym, mogące mieć charakter komplementarny dla projektu.

W styczniu 2012 r. koncepcja zadebiutowała po raz pierwszy publicznie na Uniwersytecie Zielonogórskim. W tymże roku, w wyniku konsultacji społecznych i prac Społecznego Komitetu Konsultacyjnego, projekt znalazł swoje miejsce w Strategii Rozwoju Miasta Zielona Góra i Lubuskiego Trójmiasta do roku 2022.

Następnie zaczęła się żmudna praca na rzecz projektu realizowana początkowo wyłącznie siłami Zespołu. W projekt, początkowo powściągliwie, lecz z czasem coraz śmielej, zaczęło włączać się miasto Zielona Góra. Rok 2013 to konkurs prac studentów architektury i urbanistyki Uniwersytetu Zielonogórskiego, w którym nagrody ufundowało Miasto Zielona Góra. W 2014 r. przeprowadzono w Zielonej Górze, na zlecenie miasta, cykl wstępnych spotkań informacyjno-konsultacyjnych z wytypowanymi grupami interesariuszy [5] oraz badania społeczne [6]. Obecnie oczekujemy na profesjonalny konkurs urbanistyczno-architektoniczny, jaki zadeklarował przeprowadzić urząd miasta we współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów RP (SARP) O/Zielona Góra.

Istnieją mocne formalne umocowania w postaci uchwał samorządów zatwierdzających aktualne dokumenty strategiczne: Strategię Rozwoju Miasta do roku 2022 oraz Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Lubuskiego. Z pewnością dobrze dla perspektyw rozwoju projektu wróżą wykonane już prace. Szansą jest komunalizacja 49% udziałów Skarbu Państwa, mozolnie postępująca. Uzyskanie przez miasto właścicielskiego wpływu na PKS Zielona Góra i kluczowy teren dworca autobusowego wydaje się czynnikiem krytycznym, którego brak skutkowało niezdecydowaniem urzędu miasta co do zaangażowania w projekt.

Znacznie na korzyść przemawia potencjał samego obszaru, który, włączywszy obszary perspektywiczne, można zagospodarować w sposób prawdziwie miastotwórczy i jednocześnie w sposób ułatwiający komercjalizację części terenu i obiektów. Warunkiem sine qua non powodzenia projektu jest jednak pełniejsze zaangażowanie miasta Zielona Góra zgodnie z obowiązującą strategią rozwoju miasta i jego aglomeracji, ale także ze współczesnym podejściem do zarządzania taką reprezentacyjną przestrzenią, jaką jest – mogłaby i powinna być – przestrzeń centrów komunikacyjnych.

Dzisiejszy sposób zagospodarowania obszaru dworców trudno uznać za akceptowalny. Realizacja najpierw węzła przesiadkowego koło wiaduktu ul. Sulechowskiej, najdalej od dworców i Śródmieścia, mogłaby i powinna być najwyższym etapem przejściowym. W trakcie realizacji projektu autobusów elektrycznych należy kontynuować starania o przebudowę obszaru dworców i obszarów przyległych na wielofunkcyjne składowe nowoczesnego centrum, tworzące swoistą bramę miasta, jaką mogłoby i powinno być Zintegrowane Centrum Komunikacji Zielona Góra Główna. Realizację projektów można dobrze skoordynować i w razie potrzeb przeprowadzać etapowo.

Bibliografia:

- [1] Analiza finansowo-ekonomiczna dla projektu „Wymiana taboru komunikacji publicznej w Lubuskim Trójmieście” Galactico.pl sp. z o.o., styczeń 2014.
- [2] Fiszka zgłoszeniowa dla projektów komplementarnych w ramach Strategii ZIT wspieranych w POIiŚ 2014-2020 v5 z 29.06.2015 (dokument roboczy).
- [3] Ocena kosztów usług w komunikacji publicznej. Przygotowanie założeń projektu nowego systemu komunikacyjnego. Public Transport Consulting Marcin Gromadzki, Październik-Listopad 2014, s. 50.
- [4] Damian Hajduk, Komunikacyjny puls Aglomeracji, „Biznes Lubuski” 1(20)/2013.
- [5] „Zintegrowane Centrum Komunikacji ZIELONA GÓRA GŁÓWNA – sprawozdanie ze spotkań informacyjnych”, Damian Hajduk, ZDT, wrzesień 2014.
- [6] Zintegrowane Centrum Komunikacji „Zielona Góra Główna”. Potrzeby Pasażerów – sprawozdanie z realizacji badania, Kamil Zajac, ZDT, wrzesień 2014.

Cytaty:

Jednocześnie z odnowieniem taboru nastąpi unikatowa w skali europejskiej zasadnicza zmiana sposobu zasilania środków transportu. Dzisiejsza flota 76 autobusów spalinowych zastąpiona zostanie przez flotę 80 pojazdów elektrycznych.

Pozostaje jednak pytanie zasadnicze: o jakie narzędzia planistyczne rozwoju transportu opiera się wybór lokalizacji i zakresu poszczególnych rozwiązań.

W trakcie realizacji projektu autobusów elektrycznych należy kontynuować starania o przebudowę obszaru dworców i obszarów przyległych na wielofunkcyjne, nowoczesne centrum.

O autorze:

Niezależny konsultant z zakresu doradztwa strategicznego, członek Zespołu Doradców ds. Transportu

Pion wydawnictw i konferencji
Zespołu Doradców Gospodarczych TOR
specjalizujący się w projektach komunikacyjnych,
takich jak portale internetowe, magazyny i wydarzenia.



rynekinfrastruktury.pl

transport-publiczny.pl

rynek-kolejowy.pl

