

## TADEUSZ KOPTA

dr inż., były zastępca naczelnika i główny specjalista w Departamencie Studiów GDDKiA, były szef Komisji Transportu PKE, Rzeczoznawca SITK, biegły sądowy, 31-457 Kraków, ul. Meissnera 4/57, tel. 12 411 74 91, e-mail: koptatadeusz@gmail.com

# Działania PKE na rzecz uspokojenia ruchu oraz polityki transportowej, w tym parkingowej<sup>1</sup>

**Streszczenie:** W artykule poruszono tematykę komunikacyjną podejmowaną przez Polski Klub Ekologiczny (PKE) od jego powstania do chwili obecnej. Zasadniczy kierunek został wytyczony w dokumencie programowym *Quo vadis, Cracovia? Jaki jest Kraków, a czym i jaki ma być w przyszłości*. Kolejne dokumenty PKE są rozszerzeniem wizji zarysowanej w ww. dokumencie. Na początku zaprezentowano koncepcje uspokojenia ruchu samochodowego, a w kolejnych dokumentach postulowano realizację infrastruktury rowerowej i dominacji transportu zbiorowego w polityce transportowej.

**Słowa kluczowe:** uspokojenie ruchu, opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do miast, szybszy tramwaj

*1 marca 1903 roku miało miejsce wydarzenie, które dramatycznie zmieniło historię spokojnego dotąd Krakowa. Na Rynek wjechał, hałasując i dymiąc, pierwszy samochód. Oj, nie spodobał się krakowianom ten wynalazek. W krakowskiej gazecie „Czas” napisano: „przelatywał szalonym pędem automobil przez ulice bez względu na ruch w mieście i niebezpieczeństwo przejeżdżania ludzi i dzieci. Na widok pędzącego automobilu koń dorożkarski gwałtownie się spłoszył, łamiąc dyszel i tłukąc latarnię”.*

## Wprowadzenie

W ślad za USA na przełomie lat 60. i 70. XX wieku odbywał się w Europie Zachodniej burzliwy rozwój motoryzacji. W konsekwencji wzrastały zagrożenia motoryzacyjne w postaci: zanieczyszczenia środowiska, nadmiernego hałasu i wibracji, wzrostu wypadkowości. Te niekorzystne zjawiska wywoływały falę protestów społecznych, co uaktywniło społeczeństwo w zakładaniu organizacji ekologicznych. „Stop de kindermord” (Nie zabijajcie dzieci), „50 is teveel” (50 km/h to zbyt wiele) – brzmiały hasła w Holandii. Na ten społeczny krzyk musiał zareagować świat nauki. Odpowiedzią ekspertów holenderskich były prekursorские propozycje wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych w postaci *Woonerfu* (strefa mieszkaniowa) i mniej znanego obecnie *Winkelerfu* (strefa sklepowa). Te rozwiązania to nic innego jak obecnie znane strefy ruchu uspokojonego, czyli popularne uspokojenie ruchu. W ślad za Holandią poszły inne kraje (Niemcy, Dania, Szwecja), które zaczęły wdrażać rozwinięte i udoskonalone formy uspokojenia w postaci: TEMPO 30, TEMPO 20, TEMPO 10.

W Polsce na konferencji Towarzystwa Urbanistów Polskich, która odbyła się w Kazimierzu Dolnym w 1978 roku, jako pierwszy o uspokojeniu ruchu mówił prof. Wojciech Suchorzewski. Nową tematykę wywołaną zagro-

żeniami motoryzacyjnymi trzeba było opisać. Podjął się tego prof. Andrzej Rudnicki, który wraz z zespołem wykonał opracowanie na temat kształtowania stref ruchu pieszego i rowerowego<sup>2</sup>.

W 1978 roku w krakowskim „Dzienniku Polskim” ukazał się list otwarty autora tego artykułu apelujący o budowę dróg dla rowerów w Krakowie. Trzeba sobie uświadomić fakt, że był to czas gdy krakowski Rynek był głównym węzłem komunikacyjnym miasta i regionu. Z Rynku rozchodziły się drogi we wszystkich kierunkach. Rynek był też wielkim parkingiem dla samochodów. Ruch samochodowy zagrażał tam nie tylko mieszkańcom, ale także zabytkom. Ten stan rzeczy wywoływał niezadowolenie społeczne. W odpowiedzi, w 1979 roku władze miasta podjęły decyzję o zamknięciu krakowskiego Rynku dla ruchu samochodowego. Popełniono jednak przy tym poważny błąd, a mianowicie usunięto także z Rynku rowery. Trzeba było potem długo czekać, aby ten błąd naprawiono i pozwolono rowerzystom korzystać z Rynku. Przeznaczenie jednego z największych w Europie placów pieszym i rowerzystom dało przykład innym miastom, że centrum miasta powinno być jego salonem, w którym jest miejsce tylko dla pieszych i rowerzystów, a nie ma dla samochodów.

## Quo vadis, Cracovia

W 1980 roku powstał Polski Klub Ekologiczny jako pierwsza niezależna organizacja ekologiczna w bloku sowieckim. Stworzyło ją środowisko naukowe Krakowa, do którego dołączyły inne ośrodki naukowe. Na forum Polskiego Klubu Ekologicznego zainicjowano ogólnospołeczną debatę pod hasłem *Quo vadis, Cracovia? Jaki jest Kraków, a czym i jaki ma być w przyszłości*. W tej debacie starły się oficjalna koncepcja zwolenników „wielkiego Krakowa” z koncepcją obywatelską Krakowa, uwzględniającą rzeczywiste potrzeby człowieka. Wśród wielu niebezpieczeństw po raz pierwszy wymieniono zagrożenia motoryzacyjne, które do dzisiaj dotyczą mieszkańców miast. Gwałtowny rozwój motoryzacji przy liberalnych przepisach, złym stanie pojazdów, złej jakości dróg i torowisk oraz dużym natężeniu ruchu, prowadzi do olbrzymich uciążliwości powodowanych przez: spaliny, hałas i drgania. Wibracje i drgania są też nieobojętne dla zabytków. Hałas dokucza nie tylko w zatłoczonym centrum, ale i na peryferyjnych osiedlach. Zaczął się już wtedy pojawiać problem hałasu wywołanego przez ruch lotniczy, na terenach rekreacyjnych: Skały

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2018.

<sup>2</sup> K. Bieda, A. Rudnicki, T. Kopta, M. Trząski, M. Kurowski. *Kształtowanie stref ruchu pieszego i rowerowego*. Politechnika Krakowska, Kraków 1981–1983.

Kmity, Bielani i przyległych. Wraz z osiągnięciem liczby 500 tysięcy mieszkańców nastąpiło w Krakowie wysycenie istniejących możliwości systemu komunikacyjnego jako całości i Kraków wkroczył w etap stale pogłębiającego się kryzysu w tym zakresie.

Kryzys ten wyrażał się między innymi:

- skutkami ekologicznymi (spaliny, hałas, wibracje),
- dezorganizacją ruchu (niepunktualność i nieregularność kursowania autobusów, kilkukilometrowe korki uliczne),
- zatłoczeniem autobusów i tramwajów dochodzącym do 10 osób na 1 m<sup>2</sup>,
- wydłużeniem średniego czasu podróży (wtedy ten czas wynosił 40 minut i szacowano, że kilkunastominutowe wydłużenie czasu podróży do pracy to koszt 4 mld zł rocznie),
- zwiększoną wypadkowością (w dziesięcioleciu poprzedzającym 2,5-krotny wzrost).

Podłożem kryzysu, jak wtedy oceniono, był niekontrolowany i chaotyczny rozwój aglomeracji krakowskiej oraz mankamenty realizacyjne (zdaniem jednych) oraz koncepcyjne (zdaniem drugich) ówczesnego planu zagospodarowania przestrzennego Krakowa, jak też zła gospodarka programowo-przestrzenna (np. w zakresie relacji mieszkanie – praca czy mieszkanie – usługi). Nakładało się na to niedoinwestowanie i niedorozwój samej komunikacji zbiorowej, wyrażający się brakiem pracowników, złym stanem technicznym taboru, brakiem zaplecza oraz zaległościami w ważniejszych inwestycjach komunikacyjnych (tunel pod dworcem kolejowym, nowy most na Wiśle w ulicy Kotlarskiej i inne). O ile te ostatnie czynniki mogły być (przynajmniej teoretycznie) usunięte przez pozyskanie odpowiednich środków finansowych, o tyle pierwsze wymagały rewizji planu przestrzennego pod kątem ówczesnych i przyszłych możliwości oraz potrzeb. Ówczesny kryzys komunikacyjny w Krakowie był bowiem symptomem przekroczenia bariery funkcjonalnej w tym zakresie. Ta istotna bariera rozwoju, wynikająca zarówno z uwarunkowań ekologicznych, jak i przestrzennych, przemawiała za ograniczeniem dalszego rozrostu aglomeracji krakowskiej. Poprawy sytuacji należało szukać w:

- zatrzymaniu dalszego niekontrolowanego wzrostu miasta,
- poprawie niekorzystnych relacji mieszkanie–praca i usługi (deglomeracja miejsc pracy, zamiana mieszkań, rozwój usług w osiedlach),
- poprawie i rozwoju ówczesnej sieci komunikacji zbiorowej (nowoczesny szybki tramwaj, autobus),
- stworzeniu sieci ciągów rowerowych.

Większość specjalistów i uczestników dyskusji opowiedziała się przeciwko koncepcji budowy metra w Krakowie ze względów ekonomicznych i funkcjonalnych. Wykazano też „miastotwórczy” charakter metra, które doprowadziłoby do spiralnego rozwoju miasta, rodząc dalsze problemy, w tym też komunikacyjne. Notabene

podobne problemy wywołują drogi szybkiego ruchu. Społeczna wizja Krakowa rysowała w przyszłości miasto o układzie przestrzennym noszącym cechy pierwotnego układu koncentrycznego, z komunikacją opartą na szybkim i cichym tramwaju, uzupełnionym siecią autobusową i rozbudowanym układem ciągów pieszych i rowerowych, a w zabytkowym centrum wolnym od ruchu samochodowego. Biorący w debacie udział eksperci: prof. Andrzej Rudnicki, dr Mieczysław Barbacki, inż. Marek Trząski potwierdzili, że niekontrolowany rozrost miasta Krakowa stwarza wielkie kłopoty komunikacyjne. Jest to kryzys komunikacyjny, którego przyczynami są:

- wzrost motoryzacji indywidualnej (wtedy 4-krotny w poprzedzających latach),
- brak miejsc parkingowych,
- wydłużone dojazdy do pracy,
- brak usług i sklepów w poszczególnych dzielnicach.

Prognozowano, że w następnym dziesięcioleciu co 5 mieszkaniec będzie tracił na przejazdy jedną godzinę lub więcej. W tym okresie emisja spalin wzrośnie 3-krotnie. Zbudowanie metra może doprowadzić do dalszego wzrostu miasta. Proponowano uporządkowanie istniejącej komunikacji, rozszerzenie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, uspokojenie ruchu w obszarze Starego Miasta, uruchomienie ciągów rowerowych.

### Apel o uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu Krakowa

W kwietniu 1984 roku Polski Klub Ekologiczny wystosował do władz miasta apel o uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu Krakowa wraz ze wskazaniem sposobu, w jaki należy go przeprowadzić. Uspokojenie ruchu jest elementem polityki transportowej zrównoważonego rozwoju i ma na celu:

- kształtowanie zachowań komunikacyjnych ograniczających użytkowanie samochodu oraz przyjazne traktowanie niezmotoryzowanych;
- poprawę warunków ruchu, szczególnie transportu zbiorowego i niezmotoryzowanych;
- eliminację tranzytu samochodów;
- lepsze wykorzystanie infrastruktury komunikacyjnej; redukcje: emisji spalin, hałasu, zatłoczenia, rozcięcia więzi;
- poprawę BRD;
- ochronę wartości kulturowych i naturalnych;
- współtworzenie ładu przestrzennego i poprawę walorów estetycznych wnętrza ulic;
- oszczędność terenów;
- zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego.

Uspokojenie to uporządkowanie i dostosowanie obsługi komunikacyjnej do charakteru i funkcji obszaru. Uspokojenie ruchu wg koncepcji PKE miało objąć cały obszar śródmieścia zlokalizowany wewnątrz II obwodnicy wraz z Kazimierzem i starym Podgórzem. W odpowiedzi na apel Polskiego Klubu Ekologicznego komunistyczne władze Krakowa wdrożyły

okrojone uspokojenie ruchu samochodowego. Było to pierwsze uspokojenie w Polsce. Niestety, do dzisiaj nie udało się wprowadzić pełnej koncepcji zaproponowanej przez PKE. Pewną nadzieją była przyjęta przez władze Krakowa „Polityka zrównoważonego transportu” oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z 1994 roku. Oba dokumenty formalnie przyjęły koncepcje PKE, ale w praktycznych działaniach władz miasta nie posunięto sprawy dalej. W teorii przyjęto strefowanie dostępności obszaru samochodem i układ drogowy dla maksimum 25% podróży samochodowych. Przyjęto i zrealizowano uspokojenie w postaci *Tempa 30* oraz ograniczonego parkowania poza II obwodnicą. Wprowadzono opłaty za parkowanie, ale nie wprowadzono opłat za korzystanie z ulic. Według planu miejscowego z 1994 roku ruch zewnętrzny miałby realizowany przez obwodnicę A-4 (która powstała) i ekspresową S-7 (która jest w budowie). Natomiast ruch wewnętrzny miał być się odbywać na trzeciej obwodnicy, której nie wybudowano. W obszarze wewnętrznym trzeciej obwodnicy ruch miał być ograniczony. Miało powstać 15 parkingów Park and Ride zapewniających od 12 do 20 tysięcy miejsc parkingowych oraz duży parking dla autokarów. Dla ruchu rowerowego przewidziano znaczące ułatwienia w śródmieściu oraz bogatą sieć dróg dla rowerów (DDR) w całym obszarze miasta. Miało to przyczynić się do wzrostu udziału podróży rowerowych z 1,6% do minimum 5%.

Warto przypomnieć, że władze Krakowa w późniejszych latach zobowiązały się w ramach Deklaracji Brukselskiej do 15% udziału podróży rowerowych. W ramach jedyne takiego referendum w Polsce przeprowadzonego w 2014 roku 85% mieszkańców Krakowa opowiedziało się za budową dróg dla rowerów. Zakładano, że transport zbiorowy stworzy warunki do substytucji podróży samochodowych. Miało nastąpić wydłużenie linii tramwaju tradycyjnego oraz budowa tramwaju szybkiego.

## Dzień Bez Samochodu

Walny Zjazd PKE uchwalił 5 czerwca Dniem Bez Samochodu, co z kolei stało się pretekstem do wieloletniej kampanii na rzecz czystego transportu. Jak się potem okazało, PKE był prekursorem tych działań, gdyż dopiero wiele lat później Komisja Europejska ogłosiła 22 września Europejskim Dniem Bez Samochodu. W czasie tych Dni Bez Samochodu przetaczały się przez Polskę demonstracje rowerzystów domagające się poprawy warunków dla ekologicznego transportu. Za symbol ekologicznego transportu uznano rower, ale doceniono także transport zbiorowy, w tym rolę kolei. Z okazji corocznego Dnia Bez Samochodu prezes PKE pisał list otwarty do Premiera RP z żądaniem poprawy warunków ruchu dla rowerzystów i szerokiej promocji roweru jako codziennego środka transportu. Domagano się szybkiej modernizacji transportu zbiorowego, w tym kolei. PKE przez wiele lat w swoich listach otwartych i stanowiskach przestrzegał, że budowa autostrad i zaniedbanie połączeń kolejowych doprowadzi do powielenia błędów krajów zachodnioeuropejskich i wielkich zagrożeń ekologicznych. Niestety, było to wo-

łanie na puszczy. Obecnie Polska ma znacznie mniej kolei niż poprzednio, boryka się za to z wielkimi problemami transportowymi. Gigantyczne korki na drogach powodują zagrożenia ekologiczne, zwłaszcza w obszarach miejskich. Odcięto całe połacie Polski od dobrego transportu zbiorowego. Dzisiaj Polacy w wielu przypadkach – choćby nawet chcieli podróżować inaczej – skazani są na najbardziej nieekologiczny i drogi środek transportowy, jakim jest samochód. Wieloletnie apele PKE o ekorozwój transportowy, zwany także zrównoważonym transportem, nie zostały przez rządzących wysłuchane. Coroczne listy do premiera miały uświadamiać władzy i społeczeństwu zagrożenia związane z masową motoryzacją.

Powolano się w tym na doświadczenia państw Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych dowodzące, iż masowa motoryzacja oraz dominacja samochodu w transporcie jest najbardziej energochłonnym i najgroźniejszym dla środowiska rozwiązaniem komunikacyjnym. Zanieczyszczenie powietrza w miastach przekracza dopuszczalne poziomy, smog fotochemiczny obejmuje coraz większe obszary, a kwaśne deszcze i efekt cieplarniany dopełniają listę zagrożeń globalnych. Niestety nowe technologie w motoryzacji nie wyeliminowały skutecznie zagrożeń dla środowiska i zdrowia człowieka. Z niepokojem obserwowano spadek roli proekologicznego zbiorowego transportu pasażerskiego. Władze centralne odpowiedzialność za transport komunalny przenieśli na gminy, a przewoźnicy państwowi generalnie zostali pozostawieni własnemu losowi. Ograniczenie dotacji dla przedsiębiorstw komunikacyjnych spowodowało wzrost cen biletów. W efekcie potencjalni pasażerowie komunikacji zbiorowej korzystali z prywatnych samochodów. Przy niekorzystnej relacji cen biletów do cen paliwa postępował proces porzucania przez pasażerów komunikacji zbiorowej na rzecz samochodu. Koszt podróży samochodem osobowym już przy 2 osobach był niższy niż przy korzystaniu z komunikacji zbiorowej. Relacja ta była wynikiem nie obciążania użytkownika samochodu całością kosztów korzystania z infrastruktury, tak jak to miało miejsce np. w przypadku kolei. Dotyczyło to także przewozu ładunków, przez co kolej przestała być konkurencyjna w stosunku do transportu samochodowego. Proces utraty pasażerów przez komunikację zbiorową był potęgowany gwałtownym przyrostem liczby samochodów (np. tylko w jednym 1991 roku o około 850 tysięcy) i w konsekwencji ich użytkowania, szczególnie w miastach. Wiele połączeń regionalnych i lokalnych zostało zlikwidowanych przez PKP i zapowiadano likwidację następnych kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych. Pogorszenie konkurencyjności komunikacji publicznej zwiększyło zainteresowanie zakupem samochodu. Wtedy w Polsce najszybciej motoryzowały się najuboższe warstwy społeczne, co było związane z brakiem w wielu obszarach dobrej i taniej komunikacji zbiorowej. Brak pełnej świadomości negatywnych konsekwencji i krytycznej refleksji nad skutkami: ekologicznymi, energetycznymi, przestrzennymi, a także ekonomicznymi, m.in. pobudzanie wzrostu motoryzacji, wymaga przeznaczenia bardzo dużych środków publicznych

na rozbudowę infrastruktury (sieć dróg i ulic, parkingi), większych niż dotowanie transportu publicznego.

W mediach nie było programów, które w sposób kompetentny pokazywałyby problematykę komunikacyjną. Nie promowano odmiennych wzorców wartości i zachowań prowadzących do zmniejszenia obciążenia środowiska przez transport. Nie była znana inicjatywa powołania Europejskiego Klubu Miast Bez Samochodu, który – wyciągając wnioski z dotychczasowych złych zachodnich doświadczeń – proponował alternatywne rozwiązania. Kontynuacja ówczesnych trendów pogarszała sytuację. PKE przestrzegał przed wzrostem zatłoczenia ulic i pogorszeniem warunków ekologicznych. Niekontrolowany wzrost użytkowania samochodu w podróżach osób i przewozach ładunków degradował: kolej, system komunikacji zbiorowej, pieszej, rowerowej i w konsekwencji, warunki przestrzenne i środowiskowe. Wzrastały czasy podróży i straty związane z kongestią. Uzależnienie od samochodu wzmacnia procesy dekoncentracji osadnictwa i szybki wzrost pracy przewozowej, co w efekcie pogarsza warunki ekologiczne i powoduje wzrost zużycia energii i kosztów w transporcie. PKE wskazywał, że rozwiązanie ww. problemów będzie się wiązało z opracowaniem alternatywnej polityki transportowej, nawiązującej do ratyfikowanych przez Polskę konwencji ekologicznych, przyjętych przez Polskę, tzn. Agendy 21 oraz wielu dokumentów Unii Europejskiej. Te dokumenty w pełni respektuje przyjęta przez Sejm w 1991 roku „Polityka ekologiczna państwa” – niestety nie w pełni realizowana, która powinna stać się bazą wszystkich polityk sektorowych, w tym szczególnie polityki transportowej. Prace nad alternatywną polityką transportową uwzględniającą powyższą bazę merytoryczną podjął warszawski Instytut na rzecz Ekorozwoju. Na szczęście rząd skorzystał z tych prac w tworzeniu późniejszej polityki transportowej zrównoważonego rozwoju.

### Polityka parkingowa

PKE wielokrotnie przestrzegał władze Krakowa przed budową dużych parkingów w centrum miasta. Wskazywano na ich destrukcyjną rolę w generowaniu ruchu samochodowego i zachęcaniu mieszkańców do korzystania ze samochodu zamiast ze zrównoważonych form transportu, czyli: transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego. Budowa parkingów jest bowiem zaprzeczeniem idei uspokojenia ruchu.

Jedynymi parkingami, jakie PKE dopuszczał, były parkingi Park and Ride zlokalizowane w pobliżu rogatek miasta i służące do przesiadania się na transport zbiorowy. Polski Klub Ekologiczny przez wiele lat zachęcał władze miast do wprowadzenia opłat za parkowanie. Brak opłat za korzystanie z przestrzeni miasta przez właścicieli samochodów trzeba traktować jako działanie sprzeczne z ekonomią, ekologią i sprawiedliwością. Nie pobierając opłat za parkowanie, gminy subsydują właścicieli samochodów. Od bardzo dawna systemy płatnego parkowania funkcjonują w miastach europejskich. Nie ma bowiem możliwości rozwiązania braku przepustowości w centrach miejskich bez tego instrumentu. Zawsze popyt na parkowanie w obszarze centralnym przekracza możliwości podaży, stąd jednym z podstawowych na-

rzędzi w gospodarce rynkowej jest ustalenie opłaty, która dostosowuje popyt do podaży. Okazuje się jednak, że opłata za parkowanie wyłącznie w centrum nie wystarczy. Rozwiązania europejskie idą w kierunku wprowadzenia opłat za parkowanie w całym obszarze miasta, gdyż droga i parking w gospodarce rynkowej jest takim samym dobrem, jak każde inne, za użycie którego trzeba płacić. Oczywiście skala tej opłaty powinna być inna w obszarze centralnym, inna na peryferiach, a jeszcze inna w przypadku systemu Park and Ride, który ma zachęcić do korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej. Dlatego też PKE oczekuje od władz miejskich stopniowego poszerzania opłat za parkowanie w całym obszarze miast. Odbiór społeczny parkometrów i całego systemu opłat jest bardziej przychylny, jeżeli mieszkańcy odczuwają poprawę w zakresie transportu publicznego. To zdaniem PKE podstawowa kwestia, bez rozwiązania której rosnąć będą szeregi przeciwników opłat za parkowanie. PKE wielokrotnie występował do władz państwowych i samorządowych o właściwe uregulowanie opłat za parkowanie i wjazd do miast. Postępuje proces dekoncentracji osadnictwa, w wyniku którego coraz większe problemy stwarzają dojazdy do miast osób mieszkających poza nimi.

Intensywny rozwój stref podmiejskich zwiększa ich zasiedlenie przez osoby, które prawie wszystkie swoje aktywności realizują w miastach (praca, edukacja, wyspecjalizowane zakupy, sfera kultury). W Krakowie na przykład około 100 tysięcy samochodów dziennie wjeżdża do miasta, stwarzając poważne zagrożenia ekologiczne. Dla ograniczenia tego niebezpiecznego zjawiska niezbędne są instrumenty, w postaci między innymi wysokich opłat za parkowanie i opłat za wjazd do miast. Aktualnie obowiązujące prawo nie pozwala samorządom na efektywne stosowanie tego instrumentu, bo maksymalna opłata jest symboliczna (3 zł za pierwszą godzinę parkowania) i w żaden sposób nie zniechęca do użytkowania samochodu w miastach. Równocześnie nie istnieje opłata zniechęcająca do wjazdu samochodem na teren miast, zwana też opłatą kongestyjną. Stan ten należy uznać za patologiczny i utrudniający realizację słusznej polityki Unii Europejskiej, polegającej na ograniczeniu ruchu samochodowego w miastach na rzecz transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego. Dokumenty polityki transportowej Unii Europejskiej i polityki transportowej państwa zobowiązują państwo i samorządy lokalne do realizacji założeń zrównoważonego transportu. Jednym z najistotniejszych instrumentów tej polityki są opłaty za parkowanie i opłaty za wjazd do miast. W tej sprawie Polski Klub Ekologiczny wystąpił do ministra infrastruktury i rozwoju. Po długim oczekiwaniu otrzymano odpowiedź, z której między innymi wynika, że samorządy są mało aktywne na tym polu. PKE apelował o aktywne włączenie się władz Krakowa w proces zmiany przepisów zainicjowany przez ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, aby zapewnić niezbędne instrumenty do zarządzania ruchem, szczególnie w zakresie polityki parkingowej. Równocześnie PKE apelował do posłów i radnych, aby dopilnowali władze rządowe i samorządowe w tej bardzo ważnej sprawie.

## Szybszy tramwaj

Polski Klub Ekologiczny wielokrotnie występował w sprawie zwiększenia prędkości komunikacyjnej tramwaju wszędzie, gdzie to tylko możliwe.

Oczekiwano, że ukończenie budowy ostatniego odcinka linii szybkiego tramwaju nad dworcem kolejowym w Płaszowie umożliwi uruchomienie autentycznie szybkiego tramwaju w Krakowie, a nie tramwaju tylko z nazwy szybkiego. Zapowiadane przez ZIKIT skrócenie czasu podróży o 5 minut nie było wystarczające jak na możliwości techniczne i oczekiwania mieszkańców. Elementy infrastruktury technicznej w postaci: pojazdów, torowiska, ITS umożliwiają uzyskanie zdecydowanie większych oszczędności czasu. I tak na dłuższych odcinkach międzyprzystankowych pojazdy powinny się rozpędzać do 60–70 km/h<sup>3</sup>. Taka też prędkość powinna być uzyskiwana w tunelu pod dworcem, zamiast obecnej 30 km/h. Rozjazdy powinny być pokonywane z prędkością 20 km/h, zamiast jak obecnie 10 km/h. Wreszcie sterowanie powinno zapewniać tramwajowi zawsze zielone światło kosztem ruchu poprzecznego. Nie można dopuszczać do zatrzymywania tramwaju na skrzyżowaniach w celu przepuszczenia poprzecznego ruchu, z czym mamy do czynienia na rzekomo zmodernizowanej linii do Nowej Huty. 40 lat temu MPK zapewniało zielone światło tramwajowi za pomocą prostych urządzeń w postaci dwóch przewodów lub sanek na sieci trakcyjnej. Obecne ITS zapewnia znacznie większe możliwości, ale niestety one nie są wykorzystane w Krakowie. Bardzo ostrożne symulacje przeprowadzone przez specjalistów<sup>4</sup> wskazują, że możliwe jest podniesienie prędkości komunikacyjnej tramwaju do 24 km/h. Będzie to w dużej mierze zależało od zakresu i tempa usprawniania infrastruktury torowej oraz od konsekwencji w przydzielaniu tramwajom efektywnych priorytetów w sygnalizacji świetlnej. Aby tak się stało, trzeba w pierwszej kolejności zacząć w pełni wykorzystywać możliwości istniejącej infrastruktury. Z rozczarowaniem przyjęto fakt, że na nowym odcinku tramwajowym prowadzonym po estakadzie w Płaszowie przyjęto ograniczenie prędkości do 30 km/h, unicestwiając tym samym możliwości szybkiego przejazdu. Trzeba zdecydowanie dążyć do podniesienia prędkości na rozjazdach, tam gdzie tylko jest to możliwe. Odgórny limit 10 km/h – niezależnie od zastosowanych rozwiązań geometrycznych i stanu technicznego torowiska – jest przejawem zbytniej asekuracji.

Władze Krakowa muszą znaleźć środki na sterowanie tramwajem w tunelu pod dworcem PKP, bo ograniczanie tam prędkości do 30 km/h zagraża prestiżowi idei szybkiego tramwaju, która powinna być dynamicznie realizowana. Wiąże się to też ze zwiększonymi kosztami, bo mniejsza prędkość z jednej strony skutkuje koniecznością zakupu i użycia większej liczby środków transportowych, a z drugiej – utratą pewnej liczby pasażerów. PKE oczekuje, że

szybki tramwaj, tak zaprogramowany jak wyżej opisano, stanie się autentycznie konkurencyjny wobec samochodu.

## Co pozostało po działaniach PKE

Doświadczenie Polskiego Klubu Ekologicznego pokazuje, że działania na rzecz poprawy transportu w Krakowie i generalnie w Polsce zajmują wiele lat. Proces przejmowania profesjonalnie przygotowanych inicjatyw społecznych przez władze rządowe i samorządowe jest niezwykle długotrwały. Zniechęca to wielu aktywnych obywateli do działalności pro publico bono. Trzeba było wiele lat czekać od momentu zaproponowania władzom Krakowa oznakowania pasa rowerowego na deptaku przy Błoniach i bulwarze Wisły, aby takie pasy powstały. To działanie nie wymagało wielkich nakładów finansowych, było bezinwestycyjne i ograniczało się jedynie do zmiany organizacji ruchu. Odbyły się przy tym absurdalne dyskusje, jak to rowerzyści na wyznaczonych dla nich pasach będą rozjeżdżać pieszych. A z kolei z bulwaru rowerzyści będą spadać do Wisły i utrudnią cumowanie wiślanych statków. Wiele lat trzeba było czekać na wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd, podczas gdy w sąsiednich krajach takie rozwiązanie funkcjonowało już od wielu lat. Na budowę pierwszych dróg dla rowerów trzeba było czekać kolejne lata, gdyż władze wciąż tłumaczyły się brakiem funduszy, a także faktem, że są ważniejsze potrzeby społeczne. Nie było wtedy woli politycznej, aby tworzyć infrastrukturę rowerową. Po wielu latach oczekiwań i apeli zaczęto wreszcie budować infrastrukturę rowerową, ale bardzo dużo jest jeszcze do zrobienia. Teraz nawet małe gminy chcą budować drogi dla rowerów, a Małopolska realizuje wielki program budowy regionalnych tras rowerowych umożliwiający przemieszczanie się rowerem po całym województwie. Po 34 latach od apelu PKE władze Krakowa zrealizowały tylko częściowe uspokojenie ruchu w śródmieściu i na Kazimierzu. Niestety, do akcji wkroczyli entuzjaści samochodu, którzy wszelkimi sposobami dążą do obalenia tych pozytywnych rozwiązań. Poparł ich w tym wojewoda i sprawa znowu czeka na ostateczne rozstrzygnięcie. Wciąż tramwaj nie uzyskał oczekiwanych standardów szybkiego tramwaju i jest przedmiotem kpin: „szybki bo ma ładne szybki”. Niepowodzenie z szybkim tramwajem wzmacnia naciski na budowę metra, co jest sprawą bardzo kontrowersyjną. Opłaty za parkowanie są zbyt niskie, aby mogły być realnym instrumentem polityki transportowej. Nie wprowadzono opłat za wjazd do miasta. Nie zrealizowano III obwodnicy i powstały tylko trzy parkingi strategiczne.

## Literatura

1. Bieda K., Rudnicki A., Kopta T., Trzaski M., Kurowski M., *Kształtowanie stref ruchu pieszego i rowerowego*, Politechnika Krakowska, Kraków, 1981–1983.
2. *Quo vadis, Cracovia? Jaki jest Kraków, a czym i jaki ma być w przyszłości* – wybór materiałów V forum dyskusyjnego, PKE, SARP Kraków 1985.
3. Dokumenty Polskiego Klubu Ekologicznego.
4. Bauer M., Klimontowska N., *Możliwości przyspieszenia linii nr 50 Krakowskiego Szybkiego Tramwaju*, Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, X Poznańska Konferencja Naukowo-Techniczna Poznań-Rosnówko 17–19.06.2015.

<sup>3</sup> 70 km/h to prędkość dopuszczalna dla samochodów na arteriach. Jeśli okaże się niemożliwa dla tramwaju, to należy ograniczyć prędkość dla samochodów do prędkości tramwajów dla zachowania priorytetu transportu zbiorowego.

<sup>4</sup> M. Bauer, N. Klimontowska, *Możliwości przyspieszenia linii nr 50 Krakowskiego Szybkiego Tramwaju*, Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, X Poznańska Konferencja Naukowo-Techniczna Poznań-Rosnówko, 17–19.06.2015.