

## RUCH ROWEROWY W POLSCE NA TLE INNYCH KRAJÓW UE<sup>2</sup>

Zespół ds. Ścieżek Rowerowych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad opracował w 2009 roku raport na temat ruchu rowerowego w Polsce zarówno na drogach krajowych, jak i w miastach. W artykule przedstawiono zasadnicze fragmenty raportu.

### Park rowerowy w Polsce

Rowery nie podlegają rejestracji, a GUS nie podaje wprost liczby rowerów w Polsce. Stąd koniecznością jest posługiwanie się szacunkami. Jeszcze z końcem lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku różne źródła szacowały liczbę rowerów w Polsce od 5,5–11,5 mln. Natomiast z opracowania GUS „Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2005 r.” wynika, że 64% gospodarstw domowych posiada rower. Równocześnie GUS podaje, że w 2005 roku Polska miała 13 338 000 gospodarstw domowych. Zatem z przemnożenia wynikałoby, że Polska w 2005 roku posiadała 8 536 320 rowerów. Od 2005 roku w Polsce wiele się zmieniło, można zatem oczekiwać, że obecnie w kraju jest około 9 mln rowerów, czyli co czwarty statystyczny Polak jest posiadaczem tego środka lokomocji. Gdyby przyjąć, że obecne dane GUS są prawdziwe, to oznaczałoby, że 11,5 mln rowerów z końca lat siedemdziesiątych to liczba znacznie przeszacowana. Dlatego Zespół ds. Ścieżek Rowerowych powinien zlecić kolejne badania w tej sprawie, aby rozwiązać wszelkie wątpliwości.

### Ruch rowerowy w Polsce

Znacznie ważniejszą informacją niż liczba rowerów jest wielkość ruchu rowerowego. Nie ma kompleksowych danych dotyczących ruchu rowerowego w skali Polski. Wiele gmin w ogóle nie prowadzi pomiarów ruchu. Ponadto często pomiary ruchu klasyfikują ruch rowerowy jako „pojazdy inne” wraz z pojazdami zaprzęgowymi itp. Metodologia stosowanych w Polsce pomiarów ruchu najczęściej pomija ruch rowerowy odbywający się na chodni-

kach, drogach rowerowych poza jezdnią i nieformalnych trasach poza pasem drogowym. Tym niemniej dostępne są dane wycinkowe, które mogą dać pewien obraz stanu ruchu rowerowego w Polsce.

### Ruch rowerowy na drogach krajowych

Najlepiej ruch rowerowy jest rozpoznany na drogach krajowych, mimo że jest on mniejszy niż na drogach gminnych czy powiatowych. Wynika to z faktu, że GDDKiA przeprowadza co 5 lat tzw. generalny pomiar ruchu (GPR). Ostatni odbył się w 2005 roku i obecnie trwa GPR2010. Generalny pomiar ruchu podaje natężenia ruchu rowerowego jako średni dobowy ruch tzw. SDR w rowerach na dobę. Tabela 1 prezentuje pomiar GPR2005 i wynika z niej, że średni dobowy ruch na drogach krajowych wynosi 63 rowery na dobę (r/d), co stanowi zaledwie 0,76% całego ruchu. GPR2005 wskazuje ponadto, że im mniejsze natężenie ruchu samochodowego, tym większe natężenie ruchu rowerowego oraz jego udział, a także im niższa funkcja dróg, tym natężenie ruchu rowerowego większe. Istnieje duże zróżnicowanie pomiędzy natężeniami ruchu rowerowego w poszczególnych regionach Polski (tabela 2). Podczas gdy w woj. podkarpackim, gdzie występuje największy ruch rowerowy w Polsce, natężenie ruchu rowerowego wynosi 93 r/d, to w województwie małopolskim natężenie to wynosi zaledwie 23 r/d. Natomiast udział ruchu rowerowego w ruchu ogólnym największy jest w woj. warmińsko-mazurskim i wynosi blisko 2%.

W latach 2000–2005 zmalał ruch rowerowy na drogach krajowych z 78 r/d do 63 r/d przy równoczesnym wzroście wszystkich pojazdów z 7009 p/d do 8298 p/d (tabela 3, 4). Świadczy to o tym, że działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego przy równoczesnym wzroście ruchu samochodowego były zbyt słabe, aby zachęcić więcej rowerzystów do jazdy na rowerze. Największe spadki ruchu rowerowego na drogach krajowych odnotowały województwa: śląskie i małopolskie, gdzie równocześnie występuje największy ruch samochodowy. Jedynie dwa województwa: warmińsko-mazurskie i lubuskie odnotowały wzrost natężenia ruchu rowerowego. W 2010 roku będzie przeprowadzony kolejny GPR, który scharakteryzuje aktualne trendy ruchu rowerowego na drogach krajowych.

<sup>1</sup> Dr inż., GDDKiA, Departament Studiów, Wydział Studiów w Krakowie, Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych, tkopta@krakow.gddkia.gov.pl

<sup>2</sup> Współpraca przy opracowaniu raportu Bartłomiej Lustofin

Tabela 1

Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych			
Funkcje dróg	SDR 2005 r.		Udział rowerów w stosunku do pojazdów samochodowych [%]
	Pojazdy samochodowe [p/d]	Rowery [r/d]	
krajowe ogółem	8298	63	0,76
w tym:			
międzynarodowe	13780	39	0,28
pozostałe krajowe	5962	73	1,21

Źródło: opracowanie własne

Tabela 2

Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach wg GPR2005				
Lp.	Województwo	Drogi krajowe ogółem		
		Pojazdy ogółem [p/d]	Rowery [r/d]	Udział rowerów w ruchu [%]
	POLSKA	8298	63	0,76
1	Podkarpackie	8075	93	1,14
2	Warmińsko-Mazurskie	5016	89	1,74
3	Łódzkie	10196	87	0,85
4	Opolskie	6734	85	1,25
5	Lubelskie	5966	84	1,39
6	Kujawsko-Pomorskie	8152	69	0,84
7	Zachodniopomorskie	6104	64	1,04
8	Śląskie	14399	62	0,43
9	Mazowieckie	9275	61	0,65
10	Pomorskie	8927	58	0,65
11	Podlaskie	5496	52	0,94
12	Lubuskie	7304	51	0,69
13	Świętokrzyskie	6496	48	0,73
14	Wielkopolskie	9660	45	0,46
15	Dolnośląskie	8904	43	0,48
16	Małopolskie	10733	23	0,21

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3

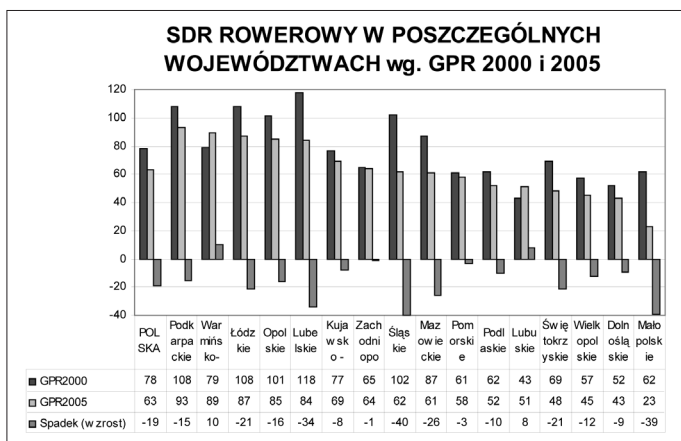
Natężenie ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach wg GPR2000				
Województwo	SDR rowerów w [r/d]			
	2000	2005	Spadek (wzrost)	Spadek (wzrost) [%]
POLSKA	78	63	-19	-19
Podkarpackie	108	93	-15	-14
Warmińsko-Mazurskie	79	89	10	13
Łódzkie	108	87	-21	-19
Opolskie	101	85	-16	-16
Lubelskie	118	84	-34	-29
Kujawsko-Pomorskie	77	69	-8	-10
Zachodniopomorskie	65	64	-1	-2
Śląskie	102	62	-40	-39
Mazowieckie	87	61	-26	-30
Pomorskie	61	58	-3	-5
Podlaskie	62	52	-10	-16
Lubuskie	43	51	8	19
Świętokrzyskie	69	48	-21	-30
Wielkopolskie	57	45	-12	-21
Dolnośląskie	52	43	-9	-17
Małopolskie	62	23	-39	-63

Źródło: opracowanie własne

Tabela 4

Spadek (wzrost) natężenia ruchu rowerowego na drogach krajowych w poszczególnych regionach w latach 2000–2005				
Lp.	Województwo	Drogi krajowe ogółem		
		Pojazdy ogółem [p/d]	Rowery [r/d]	Udział rowerów w ruchu [%]
	POLSKA	7009	78	1,1
1	Podkarpackie	6536	108	1,6
2	Warmińsko-Mazurskie	4012	79	2,0
3	Łódzkie	9045	108	1,1
4	Opolskie	5743	101	1,7
5	Lubelskie	5241	118	2,3
6	Kujawsko-Pomorskie	6926	77	1,1
7	Zachodniopomorskie	5261	65	1,2
8	Śląskie	12126	102	0,8
9	Mazowieckie	8021	87	1
10	Pomorskie	7473	61	0,8
11	Podlaskie	4184	62	1,5
12	Lubuskie	5798	43	0,7
13	Świętokrzyskie	5556	69	1,2
14	Wielkopolskie	8433	57	0,7
15	Dolnośląskie	7078	52	0,7
16	Małopolskie	9317	62	0,7

Źródło: opracowanie własne



Rys. 1. Wielkości SDR dla ruchu rowerowego wg GPR 2000 i 2005

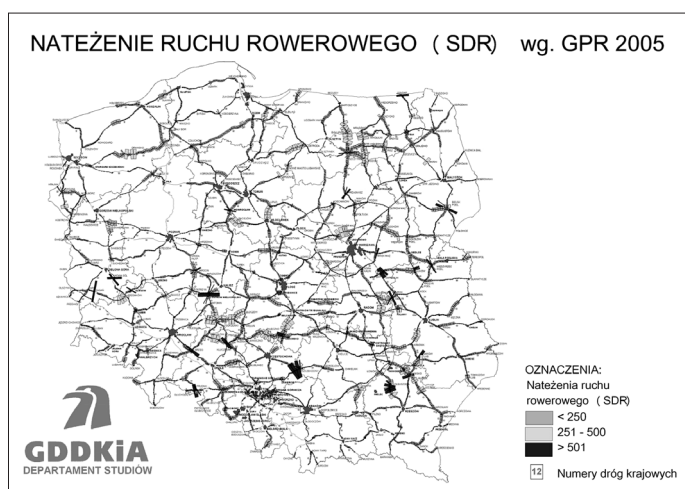
Występuje bardzo duże zróżnicowanie pomiędzy natężeniami ruchu rowerowego na poszczególnych odcinkach dróg krajowych. W rejonie miast i niektórych miejscowości natężenie ruchu rowerowego gwałtownie wzrasta i wielokrotnie (w niektórych przypadkach nawet dziesięciokrotnie) przekracza wartość natężenia ruchu rowerowego sąsiedniego odcinka drogi. Potwierdza to fakt, że rower jest głównie środkiem komunikacji lokalnej wykorzystywanym na krótkich dystansach. Rowerzyści odbywający podróże długodystansowe stanowią znikomą część wszystkich rowerzystów. Tabela 5 prezentuje odcinki dróg krajowych w obrębie miast i miejscowości o największym natężeniu ruchu rowerowego w Polsce. To wzdłuż tych odcinków dróg krajowych powinny powstać ścieżki rowerowe. Nowo powstały zespół ds. ścieżek rowerowych GDDKiA podejmie działania, aby taki proces inwestycyjny rozpocząć.

Najlepiej skalę obciążenia ruchem rowerowym dróg krajowych w Polsce prezentuje rysunek 2.

Tabela 5

Najbardziej obciążone ruchem rowerowym odcinki dróg krajowych w Polsce wg GPR2005			
Lp.	Numer drogi krajowej	Miasto, miejscowość	Natężenie ruchu rowerowego [r/d]
1	DK-19	Bielsk Podlaski	1052
2	DK-12	Żagań	1002
3	DK-11	Ostrów Wielkopolski	992
4	DK-57	Szczytno	930
5	DK-19	Janów Lubelski	871
6	DK-78	Szczekociny	792
7	DK-39	Brzeg	768
8	DK-19	Międzyrzecz Podlaski	751
9	DK-48	Dęblin	741
10	DK-3	Nowa Sól	663
11	DK-91	Radomsko	615

Źródło: opracowanie własne



Rys. 2. Natężenie ruchu rowerowego wg GPR 2005

### Ruch rowerowy w miastach o różnej wielkości

Ruch rowerowy w miastach i miejscowościach jest przeważnie większy niż na drogach krajowych. Wykazują to sporadyczne pomiary ruchu, jakie przeprowadzają poszczególne gminy. Tabela 6 prezentuje niektóre wyniki pomiarów ruchu przeprowadzonych na ulicach Trójmiasta w dniach 27.04.2007–12.05.2007 r. i uzupełnionych w dniach 24.06.2007–7.07.2007 r. Pomiary te dotyczą godzin szczytowych ruchu rowerowego, co oznacza, że w ciągu doby po najbardziej obciążonych ciągach rowerowych Trójmiasta przemieszcza się 1000–10 000 rowerzystów. Natomiast na najslabiej obciążonych ulicach natężenie ruchu rowerowego wynosi 20–100 r/d.

Podobne natężenia ruchu rowerowego występują w Krakowie, gdzie na bulwarze Wisły osiąga ono 1000 r/h, czyli około 10 000 r/d.

W miastach średnich natężenia ruchu rowerowego powinny być większe niż w miastach dużych, ale przykład Przemysła pokazuje (tabela 7), że nie zawsze tak jest. Mniejszy ruch rowerowy wykazany w Przemyslu może wynikać z faktu, że pomiar przeprowadzono u progu sezonu.

W miastach małych o krótkiej średniej długości podróży natężenia ruchu rowerowego powinny być duże. Przykład mazowieckiego miasteczka Kobyłka pokazuje, że rzeczywiście tak jest (tabela 8).

Tabela 6

Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach Trójmiasta wg pomiaru w dniach: 27.04.2007–12.05.2007 r. i 24.06.2007–7.07.2007 r.				
Lp.	Miasto, miejscowość	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
			[r/h]	[r/d]
1	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Jantarowej i ul. Brzeźnieńskiej	1000	10 000
2	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż al. Zwycięstwa od ul. Hallera do ul. 3 Maja	57	570
3	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Chłopskiej od ul. Kołobrzeskiej do ul. Pomorskiej	100	1000
4	Gdańsk	Droga rowerowa wzdłuż ul. Kielnieńskiej	30	300
5	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż al. Zwycięstwa od al. Piłsudskiego do ul. Stryjskiej	50	500
6	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż ul. Wielkopolskiej od al. Zwycięstwa do ul. Łowickiej	20	200
7	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż ul. Puckiej od ul. Czernickiego do ul. Kartuskiej	50	500
8	Gdynia	Droga rowerowa wzdłuż Klifu Nadmorskiego od Sopotu do Orłowa	50	500
9	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż al. Wojska Polskiego od ul. Chrobrego do ul. Kordeckiego	600	6000
10	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż ul. Niepodległości od ul. Armii Krajowej do ul. Rzemieśniczej	30	300
11	Sopot	Droga rowerowa wzdłuż ul. Haßnera od ul. Niepodległości do Parku Północnego	10	100

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7

Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach Przemysła wg pomiaru z dnia 2.04. 2003 roku			
Lp.	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
		[r/h]	[r/d]
1	Jagiellońska	11–15	110–150
2	Mickiewicza	17	170
3	Dworskiego	10	100
4	Lwowska	19	190
5	Kazimierza Wielkiego	8	80
6	Słowackiego	9	90
7	Bohaterów Getta	12	120
8	Borelowskiego	15	150
9	Stanisława Augusta	10	100
10	Grunwaldzka	17	170
11	Kraśnińskiego	10–20	100–200
12	Św. Jana	12	120
13	29 Listopada	7	70
14	Salezjańska	20	200
15	3 Maja	25	250
16	Most Orłąt	15	150

Źródło: opracowanie własne

Tabela 8

Natężenie ruchu rowerowego na niektórych ulicach w Kobyłce wg pomiaru z maja i czerwca 2008 roku			
Lp.	Droga, ulica	Natężenie ruchu rowerowego	
		[r/h]	[r/d]
1	Wolomińska	130	1300
2	Warszawska	78	780
3	Pieniążka	63	630
4	Graniczna	57	570
5	Napoleona	50	500
6	Nadarzyńska	44	440
7	Poniatowskiego	29	290

Źródło: opracowanie własne

## Kompleksowe badania ruchu (KBR)

Niewiele polskich miast (gmin) posiada Kompleksowe Badania Ruchu (KBR), w związku z czym nie ma wiarygodnych informacji o udziale podróży różnymi środkami transportu, w tym o udziale roweru w podróżach miejskich (gminnych). Z tej racji koniecznością jest opieranie się na analizach porównawczych z innymi miastami, gdzie KBR przeprowadzono. Niestety wyniki w części wymagają aktualizacji.

Wg Kompleksowego Badania Ruchu udział roweru w podróżach wynosi:

- Kraków: 1,5% (KBR październik 2003),
- Warszawa: 1,1% (KBR 2004),
- Poznań: 2,5% (KBR 2000),
- Rokietnica pod Poznaniem: 10% (KBR 2000).

Z wyżej wymienionych badań wynikają następujące wnioski:

- najwyższe natężenia ruchu rowerowego występują na trasach dojazdowych do centrum,
- dobowy rozkład natężeń ruchu rowerowego jest zgodny z rozkładem natężeń ruchu innych środków transportu, co wskazuje na znaczący udział podróży rowerem o charakterze obligatoryjnym (dojazdy do pracy, szkoły).

W ostatnich latach w wielu dużych miastach widać duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla rowerów. Liczba rowerów stojących przed niektórymi budynkami użyteczności publicznej (uczelnie, centra handlowe) sięga nawet kilkudziesięciu. W niektórych przypadkach oprócz ogólnodostępnych stojaków rowerowych pojawiają się przy centrach handlowych strzeżone parkingi dla rowerów.

Pobieżne obserwacje wskazują, że ruch rowerowy w miastach wzrasta. Z uwagi jednak na brak merytorycznej bazy porównawczej trudno powiedzieć, jakie są wskaźniki wzrostu ruchu rowerowego. W dużych miastach ruch rowerowy kształtuje się na poziomie 1–3% podróży. Zarządy dróg miejskich oraz powiatowych powinny systematycznie monitorować zmiany ruchu rowerowego, przynajmniej tak jak czyni to GDDKiA. Pomiary powinny się odbywać przynajmniej raz na pięć lat.

I choć wydaje się, że w Polsce w ostatnich latach (po 2005 roku) ruch rowerowy wzrósł (co zapewne potwierdzą GPR2010 i KBR2010), to jednak naszemu krajowi daleko do krajów starej UE, (tabela 9). Udział podróży rowerowych w niektórych miastach europejskich jest imponujący i pokazuje, że przez odpowiednią politykę transportową można inspirować wzrost ruchu rowerowego.

We Fryburgu polityka rozwoju komunikacji rowerowej zapoczątkowana w 1976 roku<sup>3</sup> przyniosła dwukrotny wzrost ruchu rowerowego, doprowadzając do 20% udziału roweru w podróżach. W Strasburgu, który pro-

Tabela 9

Udział podróży rowerowych w miastach o różnej wielkości			
Kraj	Miasto	Liczba mieszkańców [tys.]	Udział podróży rowerowych [%]
Anglia	Cambridge	100	27 <sup>a</sup>
Szwecja	Vasteras	115	33
Szwajcaria	Berno	127	15
Włochy	Ferara	132	31*
Włochy	Parma	176	19
Niemcy	Fryburg	215	20
Szwajcaria	Bazylea	230	23
Holandia	Amsterdam	1013	25
Irlandia	Dublin	1100	11,5**
Dania	Kopenhaga	1400	32

\* w relacji dom – praca

\*\* wszystkie relacje

Źródło: opracowanie własne

wadzi promocje roweru, zamykając jednocześnie centrum dla ruchu samochodowego, uzyskano wzrost podróży rowerowych z 8% w 1988 do 12% w 1994 roku.

Amsterdam, Barcelona, Brema, Kopenhaga, Edynburg, Ferrara, Graz oraz Strasburg stosują system zachęt, który preferuje korzystanie z komunikacji miejskiej oraz wykorzystanie rowerów, przy jednoczesnym wprowadzeniu restrykcji związanych z korzystaniem z samochodów w centrum miasta. Działania podjęte przez ww. miasta nie wpływają ujemnie na ich rozwój ekonomiczny czy też dostępność centrów handlowych.

W miastach o najlepszej promocji transportu rowerowego udział roweru w podróżach przekracza 30% (patrz Groningen, Delft, Munster).

Dla Kopenhagi przewiduje się wzrost ruchu rowerowego z obecnych 32 do 40%.

Stosunkowo niski udział roweru w podróżach, tj. od 5 do 10%, może być osiągnięty w większości miast europejskich. Dzięki przemyślanej polityce transportowej udział roweru w podróżach rzędu 20–25% jest całkiem możliwy w miastach od 50 000 do 500 000 mieszkańców.

W miastach dużych, takich jak: Kraków, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław wyznaczenie i budowa sieci tras rowerowych powinna wypromować 10% udziału rowerów w podróżach. W miastach mniejszych ten udział rowerów po wybudowaniu niezbędnej infrastruktury może w perspektywie kilkunastu lat sięgać 20–50%, tak jak to zakłada się w innych miastach europejskich.

## Zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu

W roku 1999 TNS OBOP na zlecenie projektu „Miasta dla rowerów” zrealizował ogólnopolskie badania socjologiczne (próbka losowa, 1000 osób, wywiady face-to-face). Z kolei we wrześniu 2005 roku BBS Obserwator przeprowadził na zlecenie Urzędu Miasta badania mieszkańców Kielc. Wyniki prezentuje tabela 10.

<sup>3</sup> Stworzono sieć tras rowerowych o długości 135 km, zainwestowano 13 mln EURO, wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h w dużej części miasta

<sup>4</sup> *Miasta rowerowe miastami przyszłości*, Komisja Europejska, Luksemburg 2000.



Tabela 10

Wyniki badania opinii społecznej dotyczące zainteresowania rowerem jako środkiem transportu		
Odpowiedzi badanych mieszkańców		
	Polski [%]	Kielc [%]
Posiadam rower	53	54
Nie jeżdżę na rowerze	6	38
Jeżdżę do pracy na rowerze	18	5
Jeśli powstaną trasy rowerowe, to będę dojeżdżał na rowerze	25	51

Źródło: opracowanie własne

W krajach starej Unii Europejskiej<sup>5</sup> systematycznie wzrasta poparcie społeczeństwa dla restrykcyjnej wobec samochodu polityki transportowej. Jeśli w 1973 roku 53% społeczeństwa taką politykę popierało, to w 1985 roku już 81%, a w 1989 roku aż 85%. Badania przeprowadzone przez Monachijską SOCIALDATE<sup>6</sup> wykazały, że decydenci nie orientują się w skali aprobaty społecznej dla restrykcji wobec samochodu. W opinii badanych decydentów tylko 49% społeczeństwa krajów Unii Europejskiej popiera politykę restrykcji wobec samochodu, podczas gdy faktycznie popiera taką politykę aż 85%.

Badania reprezentatywnej próby społeczeństwa krajów członkowskich starej Unii Europejskiej wykazały, że zdecydowana większość społeczeństwa opowiada się za priorytetami dla: pieszych, rowerzystów, komunikacji zbiorowej.

Tabela 11

Akceptacja priorytetów dla różnych środków transportu w stosunku do samochodu		
Wyszczególnienie	Akceptacja społeczeństwa [%]	Akceptacja społeczeństwa w opinii decydentów [%]
Za priorytetem komunikacji zbiorowej wobec priorytetu transportu samochodowego	84	49
	16	51
Za priorytetem ruchu rowerowego wobec priorytetu transportu samochodowego	73	30
	27	70
Za priorytetem ruchu pieszego wobec priorytetu transportu samochodowego	85	43
	15	57

Źródło: Hiess H., Koch H., Thaler R., *Ways towards viable urban traffic in tomorrow's cities*, AETA, Vienna, 1992.

<sup>5</sup> Chodzi o UE sprzed 1 maja 2004 roku.

<sup>6</sup> Hiess H., Koch H., Thaler R., *Ways towards viable urban traffic in tomorrow's cities*, AETA, Vienna, 1992.

*Dokończenie tekstu na 3 stronie okładki*

## Reklama w „Transporcie Miejskim i Regionalnym”

Koszt reklamy w czasopiśmie wynosi:

4. strona okładki (kolor)	2500,00 zł + VAT
2., 3. strona okładki (kolor)	1800,00 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (cz.-b.)	900,00 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (kolor)	1200,00 zł + VAT

Cena tekstów sponsorowanych oraz wkładek tematycznych do uzgodnienia. W przypadku reklam w kilku kolejnych numerach możliwy upust do 20%.

Zgłoszenia w sekretariacie redakcji – Janina Mrowińska, tel. (0-12) 658-93-74

## Transport Miejski i Regionalny

Kontynuacja tytułu „Transport Miejski”, wydawanego od 1982 r.

### Wydawca:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej  
<http://www.sitk-rp.org.pl>

### Adres redakcji:

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków

tel./fax (012) 658 93 74

e-mail: [tmir@sitk.neostrada.pl](mailto:tmir@sitk.neostrada.pl)

Strona w Internecie: <http://czasopisma.sitk.org.pl>

### Rada programowa:

Wojciech Bąkowski, Jerzy Chudzicki, Alina Giedryś, Andrzej Grzegorzczak, Józef Jastrzębski, Marian Osuch, Jan Raczyński, Andrzej Rudnicki, Wojciech Suchorzewski, Marian Tracz, Olgierd Wyszomirski, Barbara Żmizdińska

### Redaktor naczelny:

Wiesław Starowicz – [starowicz@sitk.org.pl](mailto:starowicz@sitk.org.pl)

### Sekretarz redakcji:

Janina Mrowińska – [mrowinska@sitk.org.pl](mailto:mrowinska@sitk.org.pl)

### Zespół redakcyjny:

Tadeusz Dyr, Stanisław Gaca, Ryszard Janecki, Mariusz Szafkowski, Robert Tomanek

### Współpraca:

Katarzyna Hebel (Gdynia), Stefan Krychniak (Warszawa), Bartosz Mazur (Katowice), Bogusław Molecki (Wrocław), Stefan Sarna (Warszawa), Jacek Szoftysek (Katowice), Michał Wolański (Warszawa)

### Streszczenia w języku angielskim:

Zofia Bryniarska

### Recenzowanie tekstów:

Czasopismo jest umieszczone na liście Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 4 punktami za umieszczoną w nim publikację naukową. Wszystkie publikacje podlegają procedurze recenzowania.

### Skład:

Tomasz Wojtanowicz

### Druk:

Wydawnictwo PiT Kraków

ul. Ulanów 54/51, 31-455 Kraków, tel.: (012) 290-32-10, fax: 290-32-11

### Projekt graficzny okładki:

Lucyna Starowicz

### Prenumerata w 2010 roku:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie

Adres: 30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11

Konto: 43 1240 4722 1111 0000 4859 0666

Cena egzemplarza – 18 zł (zagraniczna – 8 euro)

Koszt prenumeraty półrocznej – 108 zł (zagraniczna – 48 euro)

Koszt prenumeraty rocznej – 216 zł (zagraniczna – 96 euro)

Studenci – 50% zniżki

Artykuły opublikowane w „Transporcie Miejskim i Regionalnym” są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych, indeksowane w bazie danych o zawartości polskich czasopism technicznych BAZTECH <http://baztech.icm.edu.pl>

Działa wyszukiwarka tekstów i autorów na stronie internetowej:

[www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir](http://www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir).

Artykułów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów nadesłanych materiałów.

Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Za wydrukowanie artykułu Autorzy nie otrzymują honorarium.