



## W NUMERZE

### Temat Numeru:

## Wakacje na torach

**Turyści na tory!** - str. 1

**Kolejowe atrakcje turystyczne** - str. 4

### INTERMODALNOŚĆ

**Europejskie Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych - LINK** - str. 6

### KOLEJ

**18 tysięcy klientów kolei mniej** - str. 8

**Doniesienia kolejowe** - str. 8

**Z licencją na osobowe – niezależny przegląd przewoźników spoza Grupy PKP** - str. 9

### WYWIAD

**Rozmowa Zielonego Światła z prof. dr. hab. Maciejem Luniakiem** - str. 13

### USPOKAJANIE RUCHU

**Uspokajanie ruchu po Bawarsku** - str. 16

Biuletyn CZT dociera do: parlamentarzystów, radnych sejmików wojewódzkich i rad miast wojewódzkich, Ministerstwa Transportu i Budownictwa, zarządów kilkudziesięciu największych miast w Polsce, zarządów i przewoźników komunikacji miejskiej, przewoźników kolei regionalnej, kilkunastu organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw transportowych.

Krzysztof Rytel, Melania Żalińska

## Turyści na tory!

Z mapy Polski znika coraz więcej linii kolejowych. Część z nich zostaje rozebrana, inne niszczyć powoli w zapomnieniu. Tymczasem, nawet gdy chwilowo nie jeżdżą po nich pociągi, w przyszłości mogą się okazać potrzebne. Co więcej, jest wiele metod ich zagospodarowania. W poniższym artykule przedstawimy kilka takich rozwiązań. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę na ich walory turystyczne. [ciąg dalszy na str. 2](#)



Karkonoskie Drezyny Ręczne (KDR)

## Zapraszamy do Forum LINK



Dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej otworzyły się dla nas większe możliwości współpracy z partnerami z Europy Zachodniej. Od kwietnia br. tworzone jest Europejskie Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych - LINK. Utworzenie Forum wspiera Komisja Europejska. Celem Forum LINK jest wymiana doświadczeń i nawiązanie współpracy na rzecz tworzenia możliwości podróżowania po Europie od drzwi do drzwi na jednym bilecie wieloma środkami transportu należącymi do różnych operatorów. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zostało Krajowym Punktem Kontaktowym forum LINK. Zapraszamy do współpracy. [Więcej na stronie 6.](#)

## Nie zwijajmy torów...

Obecnie na wielu polskich liniach kolejowych zawieszono ruch. Mijamy nadzieję, że tylko do czasu uzdrowienia fatalnej sytuacji finansowej spółek PKP, która jest ewenementem w skali kontynentu. Dość powiedzieć, że cała polska kolej przewozi tylu pasażerów rocznie, ile w Niemczech sam berliński S-Bahn i pięciokrotnie mniej niż 50 lat temu. Tymczasem koleje brytyjskie przewiozły w zeszłym roku najwięcej pasażerów od 50 lat, a wielkość przewozów rośnie tam o niemal 20% co roku.

Również w Polsce można zauważyć pewne oznaki odbijania się od dna. Straty najślabszych spółek kolejowych systematycznie się zmniejszają, a wiele już przynosi zyski (np. PKP Intercity). W ostatnich dwóch latach udało się wznowić regularny ruch pasażerski na kilku nieczynnych przez lata liniach, np: Brzeg - Nysa, Kluczbork - Opole, Sławno - Darłowo, Wałcz - Piła, Ełk - Olecko. Co więcej, wiele samorządów intensywnie poszukuje rozwiązań dla ponownego uruchomienia następnych. Przykładowo, starostwo w Hajnówce przejęło linię Hajnówka - Białowieża i przygotowuje projekt unijny na jej modernizację i zakup szynobusa. Wójt gminy Sokółka doprowadził zaś do wznowienia ruchu towarowego z łąp dla swoich przedsiębiorców, a docelowo zamierza przejąć całą linię łąp - Ostrołęka i wznowić na niej ruch pasażerski. Bardzo ambitne są też plany samorządów Euroregionu Nysa, które z funduszy Interreg zamierzają przywrócić do życia kilka linii w rejonie Lubania i Lwówka Śląskiego.

## ... także tych wąskich

Warto również zwrócić uwagę na działalność Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych, które w porozumieniu z gminami przejęło i wznowiło ruch na szeregu kolei wąskotorowych: Śmigielskiej, Krośniewickiej, Kaliskiej, Mławskiej, Nałęczowskiej, Przeworsko - Dynowskiej. Na większości z nich prowadzi ruch towarowy, w tym przewożenie całych wagonów normalnotorowych na wąskotorowych platformach. W ten sposób do lokalnych przedsiębiorców docierają ładunki nawet z Ałma-Aty! Poza tym stowarzyszenie uruchamia regularne przewozy turystyczne. Na przykład sezonowe przejazdy kolejką Przeworsko - Dynowską w każdą sobotę i niedzielę należą do największych atrakcji turystycznych Podkarpacia (najdłuższy w Europie tunel wąskotorowy) i gromadzą za każdym razem po kilkuset uczestników. Na kolejkach Śmigielskiej i Krośniewickiej prowadzone są nawet codzienne przewozy pasażerskie, dowożące mieszkańców Śmigla i Krośniewic na pociągi normalnotorowe. Ciekawostką jest kolejka Pleszewska, która ma tory trójszynowe, umożliwiające ruch taboru zarówno wąsko-, jak i normalnotorowego. A wszystko to przy zapachu frytek, gdyż cały tabor spalinowy SKPL napędzany jest biodiesłem, dzięki projektowi na który finansowanie pozyskało Zielone Mazowsze. SKPL prowadzi rozmowy z szeregiem gmin, w sprawie wznowienia ruchu na liniach normalnotorowych.

## Puśćmy drezyny

Tam, gdzie na wznowienie przewozów kolejowych na razie nie ma szans, można postawić na turystykę drezynową. To naprawdę świetna atrakcja turystyczna. Podziw budzi rozma-

tość pojazdów, wykonywanych najczęściej chatupniczo przez zapaleńców, czasem na bazie rowerów lub samochodów osobowych. Takich inicjatyw jest już w kraju kilkadziesiąt, m.in. w Piasecznie, Trójmieście, Puszczy Białowieskiej, górach Sowich, Kościanie, czy Ełku (patrz tabela). Cieszą się one powodzeniem, gdyż przejazd drezyną jest oryginalną i niedrogą atrakcją, z której skorzystać można indywidualnie, bądź w grupie. Doskonale nadaje się ponadto na wycieczkę klasową lub firmowy wyjazd integracyjny. Koszty przejazdów bywają różne - zależą od liczby osób i długości trasy. Za krótką przejażdżkę możemy zapłacić dosłownie kilka złotych (np. Karkonoskie Dreżyny Ręczne, Krzywińska Kolej Dreżynowa). Dłuższa przygoda kosztować nas będzie średnio 15-25 zł (np. półtoragodzinny przejazd organizowany przez Stowarzyszenie „Bractwo Dreżynowe”). Można na dreźnie spędzić także cały dzień - przykładowo Grodziska Kolej Dreżynowa oferuje 10 godzinne wyprawy za jedyne 35 zł od osoby! A gdyby dla kogoś to było mało, większość organizatorów przejazdów organizuje też dodatkowe atrakcje - np. wyścigi, ogniska, a nawet survival. Dla miłośników historii i militarystyki polecamy zaś wizytę w jednym z najciekawszych i największych obiektów pomilitarnych w Europie - Międzyrzeckim Rejonie Umocnionym. Tam, 30 m pod ziemią, zobaczyć można wojskową dreżynę o napędzie ręcznym, a także podziemny dworzec kolejki wąskotorowej.

## Byle do lepszych czasów

Liczy się jednak nie tylko turystyczna atrakcyjność przewozów drezynowych. Ważne, że takie zabawy uczynią zazwyczaj dyskusję o rozbiórce linii i pozwalają przeżyć infrastrukturze kolejowej do "lepszych czasów". Tak stało się na przykład w Karpaczu, gdzie plany rozbiórki torów pod ścieżkę rowerową były już bardzo zaawansowane. Zostały one jednak uratowane dzięki działalności KDR - Karkonoskich Dreżyn Ręcznych, których misją stała się rewitalizacja linii kolejowych łączących Karpacz, Podgórzyn, Mysłakowice oraz Kowary i Jelenią Górę. Oprócz uruchomienia przejazdów drezynowych, założyciele KDR podjęli działania, zmierzające do przekazania majątku publicznego znajdującego się w posiadaniu PKP S.A. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, które mogłyby go wykorzystać racjonalnie i z pożytkiem dla społeczności lokalnej. Oprócz przywrócenia połączenia kolejowego planowane jest także utworzenie centrum kultury na bazie Dworca Kolejowego w Karpaczu (przy zachowaniu jego pierwotnej funkcji), co pozwoli zarówno na realizację lokalnej polityki transportowej, jak i turystycznej.

Na rzecz przejęcia od PKP przez lokalne samorządy nieczynnych odcinków linii kolejowych działają także np. Pyrzyckie Koleje Dreżynowe utworzone na Pomorzu Zachodnim przez Towarzystwo Miłośników Kolei Dreżynowych i Zabytków Kolejnictwa. Działają one dopiero od roku, ale prężnie propagują ideę rewitalizacji nieczynnych linii dla uruchamiania turystycznego ruchu drezynowego. Jak mówi Dariusz Trzciniński Prezes TMKDiZK - Pyrzyckie Koleje Dreżynowe są priorytetem, ale na terenie województwa znajdują się nieczynne linie kolejowe, które posiadają o wiele więcej walorów widokowych, architektonicznych, zabytkowych, czy wreszcie kulturowych. Chcemy zająć się także ratowaniem tych linii, a w szczególności linii Worowo - Resko - Płoty - Wysoka Kamińska - opowiada Trzciniński.



Przejażdżka drezyną podczas imprezy w Stargardzie organizowanej przez Pyrzyckie Koleje Drezynowe (TMKDiZK)



Zarośnięte torowisko pod Gryfinem – czy taka przyszłość czeka wszystkie nieczynne linie? (TMKDiZK)



Wyścig burmistrzów Gryfina i Pyrzyc organizowany przez Pyrzyckie Koleje Drezynowe (TMKDiZK)

Pożyteczność i atrakcyjność tego typu przedsięwzięć powoduje, że coraz więcej osób się w nie angażuje. Czasem mają pomysł, lecz brak im środków na uruchomienie przejazdów. Często zaś problematyczne okazuje się zdobycie zezwolenia od właściciela torów na ich wykorzystanie. Mimo to, warto inwestować w drezyny, gdyż przynoszą one wiele satysfakcji, pożytku, a także dochodu - gdy zrobić z nich atrakcję turystyczną. Wśród inwestycji w fazie planowania wymienić można chociażby Puszczańską Kolej Drezynową, która powstać ma w okolicach Białowieży, czy też Turystyczną Kolej Drezynową, tworzoną przez Stowarzyszenie na rzecz Kolei Wieluńsko - Wrocławskiej. Z pewnością istnieje w kraju jeszcze więcej lokalnych, nie znanych szerszemu gronu drezynowni, zachęcamy więc czytelników do indywidualnych poszukiwań podczas wyjazdów wakacyjnych. A ci, których zauroczy świat drezyn być może zdecydują się na otwarcie własnej kolejki...



Malownicza lokomotywa o rozstawie kół 1000 mm (Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa)

## Nadzieja na przyszłość

Jak widać, powstaje w Polsce coraz więcej inicjatyw wykorzystujących porzucone przez PKP torowiska. Często są to nieduże, lokalne przedsięwzięcia, z czasem jednak potrafią się przekształcić w atrakcję turystyczną znaną nie tylko w regionie, ale i w całej Polsce. Pozwala to na zachowanie linii kolejowych, które inaczej uległy by całkowitej destrukcji, a powrót regularnych przewozów byłby na nich niemożliwy. Tymczasem, dzięki działaniom podtrzymującym lub rewitalizacyjnym zachowany zostaje ich potencjał, który w przyszłości będzie mógł zostać wykorzystany. ●

## TRASY DREZYNOWE W POLSCE\*

	dreżyny ręczne szt/msc	rowery szynowe szt/msc	dreżyny motorowe szt/msc	długość tras km
<b>Kolej Dreżynowa</b> <i>Kolbudy</i>	6/58	1/7	5/28	43
<b>Grodziska Kolej Dreżynowa</b> <i>Grodzisk Wielkopolski</i>	2/15	2/6	2/4	31
<b>Krzywińska Kolej Dreżynowa</b> <i>Bieżyń</i>	2/15	-	1/12	35
<b>Sowiogórskie Bractwo Kolejowe</b> <i>Jugowice</i>	1/6	-	5/15	24
<b>Bractwo Dreżynowe</b> <i>Piaseczno Miasto</i>	-	-	1/7	37
<b>Pracownia Regionalna przy KCK</b> <i>Kwidzyn</i>	1/12 wypożyczone z Kolei Dreżynowej (poz. 1)	-	-	9
<b>TMKDiZK</b> <i>Pyrzyce</i>	2/10	-	2/4	34
<b>Karkonoskie Dreżyny Ręczne</b> <i>Karpacz</i>	2/12	-	-	0,4

\* Informacje pochodzą ze strony internetowej [www.drezyny.com](http://www.drezyny.com) aktualizowanej ostatnio w styczniu 2007, niektóre dane mogły więc ulec zmianie.

\*\*\*

Dziękujemy Karkonoskim Dreżynom Ręcznym, Towarzystwu Miłośników Kolei Dreżynowych i Zabytków Kolejnictwa oraz Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej za użyczenie zdjęć do artykułu.

Wojciech Szymalski

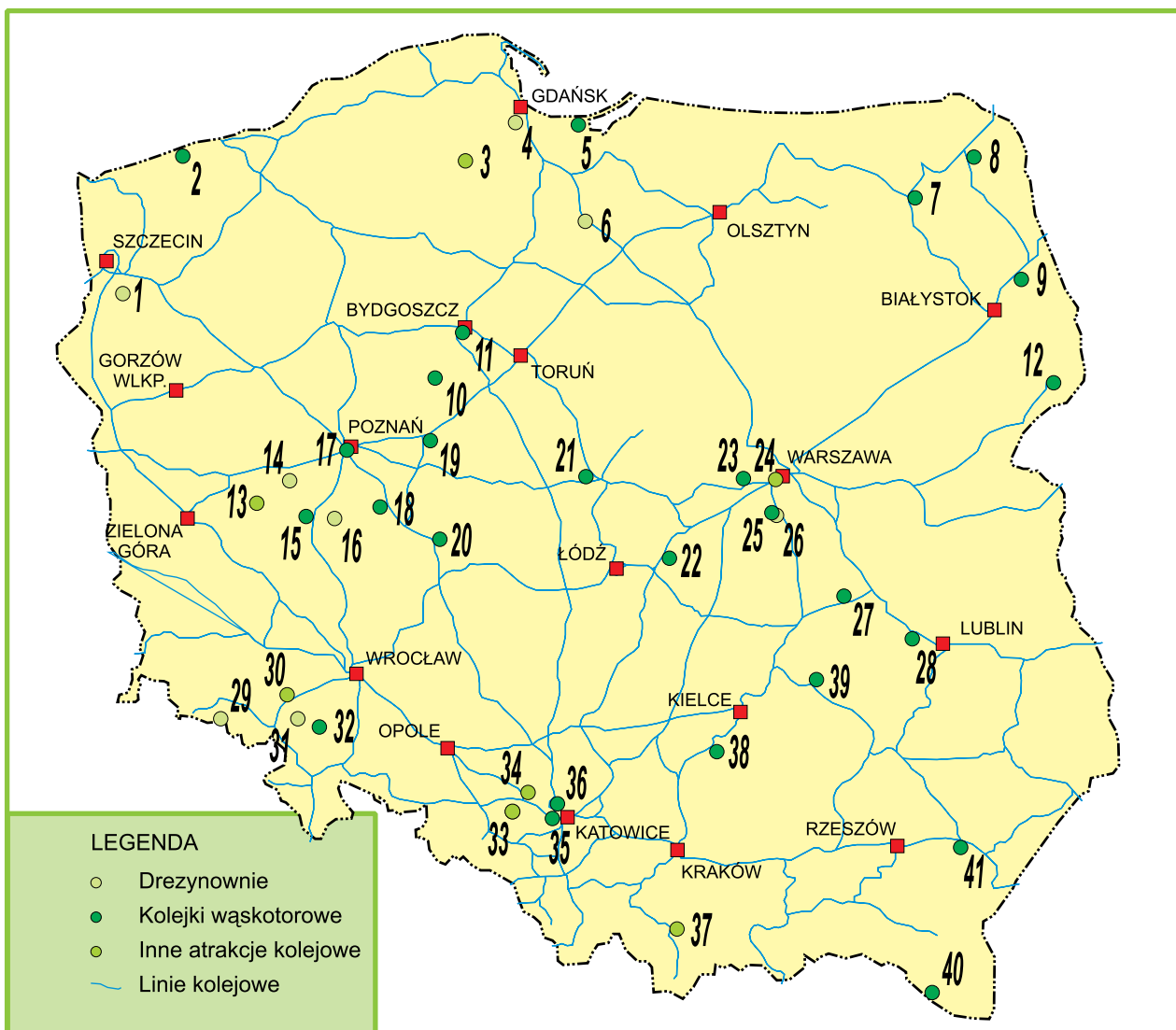
## Kolejowe atrakcje turystyczne

Wszystkie znane nam dreżynownie, kolejki wąskotorowe i inne atrakcje kolejowe nanieśliśmy na poniższą mapę.

Mamy nadzieję, iż stanowią one dla Państwa inspirację podczas planowania letnich wyjazdów.

1. Pyrzyce: Pyrzycka Kolej Dreżynowa – [www.pyrzyckie.drezyny.com](http://www.pyrzyckie.drezyny.com)
2. Trzęsacz/ Rewal/ Niechorze: Ciuchcia Retro – Rewal – [www.rewal.pl/walory/walory13.htm](http://www.rewal.pl/walory/walory13.htm)
3. Kościerzyna: Parowozownia Kościerzyna – [www.parowozownia-koscierzyna.republika.pl](http://www.parowozownia-koscierzyna.republika.pl)
4. Kolbudy/ Sierakowice: Kolej Dreżynowa KTK Tendrak – [www.drezyny.pl](http://www.drezyny.pl)
5. Stegna: Żuławska Kolej Dojazdowa – [www.zkd.kom.pl](http://www.zkd.kom.pl)
6. Kwidzyn: Kwidzyńska Kolej Dreżynowa
7. Elk: Elcka Kolej Dojazdowa – [www.mosir.elk.com.pl/ekd/index.htm](http://www.mosir.elk.com.pl/ekd/index.htm)
8. Płociczno: Wigierska Kolej Dojazdowa – [www.augustowska.pl/wkw/wkw.htm](http://www.augustowska.pl/wkw/wkw.htm)
9. Czarna Białostocka: Kolejka Leśna Puszczy Knyszyńskiej – [www.fkl.iap.pl](http://www.fkl.iap.pl)
10. Żnin: Żnińska Kolej Powiatowa – [www.paluki.pl/ciuchcia](http://www.paluki.pl/ciuchcia)
11. Bydgoszcz: Myślęcińska Kolej Parkowa
12. Hajnówka: Kolejka Leśna Puszczy Białowieskiej – [www.bialystok.lasy.gov.pl/index.htm?n=417](http://www.bialystok.lasy.gov.pl/index.htm?n=417)
13. Wolsztyn: Parowozownia Wolsztyn – [www.parowozowniawolsztyn.pl](http://www.parowozowniawolsztyn.pl)
14. Grodzisk Wielkopolski: Grodziska Kolej Dreżynowa – [www.drezyny.kolej.one.pl](http://www.drezyny.kolej.one.pl)
15. Śmigiel/ Stare Bojanowo: Śmigielska Kolej Dojazdowa – [www.kolejka.smigiel.pl](http://www.kolejka.smigiel.pl), [www.skpl.tk](http://www.skpl.tk)
16. Bieżyń: Krzywińska Kolej Dreżynowa – [www.krzywinski.drezyny.com](http://www.krzywinski.drezyny.com)

17. Poznań: Kolejka Maltanka - [www.mpk.poznan.pl/kolejka\\_maltanka.html](http://www.mpk.poznan.pl/kolejka_maltanka.html)
18. Środa Wielkopolska: Średzka Kolej Powiatowa - [www.srodawlkp-powiat.pl](http://www.srodawlkp-powiat.pl) (zakładka Kolejka Wąskotorowa)
19. Gniezno: Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa - [www.powiat-gniezno.pl](http://www.powiat-gniezno.pl)
20. Pleszew: Pleszewska Kolej Lokalna - [www.skpl.tk](http://www.skpl.tk)
21. Krzewie/ Ostrowy/ Ozorków/ Krośniewice: Krośniewicka Kolej Dojazdowa - [www.skpl.tk](http://www.skpl.tk)
22. Rogów: Rogowska Kolej Wąskotorowa - [www.fpkw.pl](http://www.fpkw.pl)
23. Sochaczew: Muzeum Kolei Wąskotorowej
24. Warszawa: Muzeum Kolejnictwa - [www.pkp.com.pl/klubpkp/muzeum](http://www.pkp.com.pl/klubpkp/muzeum)
25. Piaseczno: Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa - [www.pkwnazwa.pl](http://www.pkwnazwa.pl)
26. Piaseczno: Piaseczyńska Kolej Drezynowa - [www.drezyniarze.pl](http://www.drezyniarze.pl)
27. Pionki: Kolejka Leśna Puszczy Kozienickiej - [www.fpkw.pl](http://www.fpkw.pl)
28. Nałęczów: Nałęczowska Kolej Dojazdowa - [www.nkd.w.interia.pl](http://www.nkd.w.interia.pl), [www.skpl.tk](http://www.skpl.tk)
29. Karpacz: Karkonoskie Drezyny Ręczne - [www.drezyny.karpacz.pl](http://www.drezyny.karpacz.pl)
30. Jaworzyna Śląska: Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa - [www.muzeumtechniki.pl](http://www.muzeumtechniki.pl)
31. Świdnica: Bystrzycka Linia Kolejowa Drezynowa (Sowiogórskie Bractwo Kolejowe w Jugowicach) - [www.drezyny.org](http://www.drezyny.org)
32. Dzierżoniów: Parowozownia Dzierżoniów - [www.nadbor.pwr.wroc.pl/parowozownia/index.html](http://www.nadbor.pwr.wroc.pl/parowozownia/index.html)
33. Rudy k/Gliwic: Skansen Kolei Wąskotorowych w Rudach - [www.rudy.go.pl](http://www.rudy.go.pl)
34. Pyskowice: Skansen Kolei w Pyskowicach - [www.tozk.glt.pl](http://www.tozk.glt.pl)
35. Chorzów: Kolejka Parkowa WPKiW - [www.gkw.pl](http://www.gkw.pl)
36. Bytom: Kolejka Bytomska - [www.gkw.pl](http://www.gkw.pl)
37. Chabówka: Skansen Kolei w Chabówce - [www.parowozy.pl](http://www.parowozy.pl)
38. Jędrzejów/ Pińczów: Świętokrzyska Kolej Dojazdowa, Ciuchcia Ekspres Poniemie - [www.dabie.kow.net/~maciek/](http://www.dabie.kow.net/~maciek/)
39. Starachowice: Starachowicka Kolej Dojazdowa - [www.fpkw.pl](http://www.fpkw.pl)
40. Cisna - Majdan: Bieszczadzka Kolejka Leśna - [www.kolejka.bieszczady.pl](http://www.kolejka.bieszczady.pl)
41. Przeworsk: Przeworska Kolej Dojazdowa - [www.waskotorowka.prv.pl](http://www.waskotorowka.prv.pl)



# Europejskie Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych - LINK

**Dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej otworzyły się dla nas większe możliwości współpracy i kooperacji z partnerami z Europy Zachodniej. Od kwietnia br. rozpoczęły się prace nad utworzeniem Europejskiego Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych - LINK. Forum organizuje konsorcjum 17 instytucji badawczo-wdrożeniowych na czele z ILS NRW\*. Utworzenie Forum aktywnie wspiera Komisja Europejska. W Forum mogą wziąć udział liczni przedstawiciele z Polski: organizatorzy przewozów lokalnych, regionalnych i krajowych, przewoźnicy pasażerscy, zarządcy infrastruktury transportu publicznego, jednostki badawczo-rozwojowe, firmy doradcze czy przedstawiciele użytkowników transportu publicznego.**

Celem Forum LINK jest wymiana doświadczeń i nawiązanie współpracy na rzecz tworzenia możliwości podróżowania po Europie od drzwi do drzwi na jednym bilecie wieloma środkami transportu należącymi do różnych operatorów. W ramach LINK odbędą się dwie konferencje międzynarodowe i szereg konferencji krajowych. Opracowywane zostaną rekomendacje dla Komisji Europejskiej dotyczące zmian prawnych na rzecz intermodalności oraz przygotowywane będą projekty wdrożeniowe. Członkowie LINK mają też przyznawać nagrody za najlepsze osiągnięcia w zakresie organizacji pasażerskich podróży intermodalnych.

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zostało wyznaczone przez organizatorów LINK jako Krajowy Punkt Kontaktowy na najbliższe trzy lata funkcjonowania Forum. W zakres naszych działań wchodzi m.in. organizacja krajowej konferencji Forum LINK w 2008 roku i zawiązanie 5 narodowych grup roboczych opracowujących pięć szczegółowych tematów: informacja dla podróżnych i zakup biletu; sieci intermodalne i węzły przesiadkowe; integracja organizacyjna transportu lokalnego i ponadlokalnego; planowanie i wdrażanie polityki intermodalności; warunki zewnętrzne organizacji podróży intermodalnych.

Jeśli Państwa instytucja jest zainteresowana Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych LINK prosimy o wypełnienie poniższego kwestionariusza i odesłanie na adres stowarzyszenia (ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00-695 Warszawa). Formularz można skopiować lub wyciąć z biuletynu. Znajdą go także Państwo na stronie internetowej [www.czt.zm.org.pl](http://www.czt.zm.org.pl). Zapraszamy do współpracy.

*Kontakt: Wojciech Szymalski,  
w.szymalski@zm.org.pl, 0-608-521-993*

\*Pozostałe organizacje to: Austria - FGM Amor, Rupprecht Consult, Belgia - Mobiel 21, POLIS (Sieć miast i regionów Europy na rzecz nowych rozwiązań transportowych), Bułgaria - URTP, Cypr - Intercollege, Czechy - Jacobs Babbit, Francja - RATP (Regionalny Zarząd Transportu Publicznego Paryża), URBA 2000, Hiszpania - CEDEX, ETT, Holandia - SenterNovem, Polska - Zielone Mazowsze, Szwecja - VTI, Szwajcaria - Synergo, Węgry - Transman.

## KWESTIONARIUSZ ZGŁOSZENIOWY DO EUROPEJSKIEGO FORUM PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH LINK

<b>Instytucja:</b>		
<b>Adres:</b>		
<b>www:</b>	<b>e-mail:</b>	<b>tel:</b>
<b>Osoba kontaktowa:</b>		
<b>e-mail:</b>		<b>tel:</b>
<b>Państwa instytucja jest zainteresowana (można zaznaczyć kilka):</b>		
<input type="checkbox"/> otrzymywaniem informacji nt. prac Forum (m.in. newsletter, broszury)		
<input type="checkbox"/> konsultowaniem rozwiązań opracowywanych w ramach Forum (jeden raz w roku)		
<input type="checkbox"/> uczestnictwem w pracach grup roboczych Forum (m.in. obrady plenarne raz na 9 miesięcy)*		
<input type="checkbox"/> uczestnictwem w Forum w charakterze eksperta*		
*UWAGA - zaznaczenie dwóch ostatnich odpowiedzi nie gwarantuje, że Państwa instytucja faktycznie będzie członkiem grupy roboczej lub ekspertem Forum		
<b>Interesują Państwa następujące obszary działalności Forum (można zaznaczyć kilka):</b>		
<input type="checkbox"/> informacja dla podróżnych i zakup biletu		
<input type="checkbox"/> sieci intermodalne i węzły przesiadkowe		
<input type="checkbox"/> integracja organizacyjna transportu lokalnego i ponadlokalnego		
<input type="checkbox"/> planowanie i wdrażanie polityki intermodalności		
<input type="checkbox"/> warunki zewnętrzne organizacji podróży intermodalnych		

## Krzysztof Rytel

Zintegrowane węzły przesiadkowe to jedno z wyzwań intermodalności. Na zdjęciu obok (KR) przesiadka "drzwi w drzwi" między metrem (odcinek naziemny), a liniami autobusowymi w Dortmundzie. Jednak największym wyzwaniem będzie zapewnienie jednego biletu "od drzwi do drzwi" i jednej informacji dla podróży intermodalnych. Istniejące w Niemczech automaty do sprzedaży biletów kolejowych [na zdjęciu poniżej (KR)] już obecnie umożliwiają nie tylko płacenie monetami, banknotami, kartami płatniczymi i wydawanie reszty, ale również uzyskanie pełnej infor-



macji, wybranie dogodnego połączenia, niezależnie od liczby przesiadek i liczby przewoźników (system HAFAS), wydrukowanie planu podróży, opłacenie i wydrukowanie biletu. Wydaje się, że tego typu automaty łatwo będzie można rozszerzyć do potrzeb pełnej obsługi podróży intermodalnych, wyłącznie na drodze rozbudowy oprogramowania (np. włączenie do systemu kursów pozostałych przewoźników, w tym komunikacji miejskiej).



Innym środkiem do obsługi podróży inetermodalnych mogą stać się systemy GPS. Już dostępne na rynku urządzenia samochodowe GPS określają aktualne położenie pojazdu i informują kierowcę o najbliższych charakterystycznych punktach (np. skręt w inną ulicę) wybranej trasy do założonego celu podróży. Wydaje się, że tego typu systemy mogłyby doradzać także pasażerowi komunikacji publicznej. Po wybraniu punktu docelowego i określeniu preferencji (np. na dworzec taksówką, czy autobusem; wyruszamy natychmiast, czy dopiero za tydzień), osobiste urządzenie GPS (na przykład wbudowane w telefon komórkowy) mając dostęp do rozkładów jazdy wszystkich przewoźników na terenie UE, wybrałoby optymalny plan podróży, umożliwiłoby przelanie opłaty za bilet z konta i podpowiadałoby jak poruszać się w węzłach przesiadkowych. Tego typu urządzenie rozwiązałoby takie dylematy pasażera jak: za ile powinienem wyjść z domu żeby nie stać niepotrzebnie na przystanku? Szybciej dojadę z dworca Wileńskiego na dworzec Centralny łapiąc tramwaj w al. Solidarności i przesiadając się w al. Jana Pawła II, czy jadąc Targową i przesiadając się w al. Jerozolimskich? A może z dworca Stadion będzie akurat pociąg? Być może system mógłby opierać się nie tylko na danych rozkładowych, ale także na rzeczywistej pozycji pojazdów, określonej za pomocą urządzeń GPS zainstalowanych w pojazdach. ●

## DONIESIENIA KOLEJOWE

### Coraz więcej reaktywacji

W ostatnich miesiącach coraz częściej pojawiają się informacje o pociągach wracających na nieczynne linie kolejowe. Prym wiedzie województwo dolnośląskie, którego Urząd Marszałkowski chce przejąć prawie jedną czwartą torów znajdujących się w regionie, by ocalić istniejące lub wznowić zawieszane połączenia. Urząd pragnie zaopiekować się zwłaszcza odcinkami torów prowadzącymi w miejsca atrakcyjne turystycznie (np. z Jeleniej Góry do Karpacza lub Szklarskiej Poręby), a także zarządzać liniami towarowymi, po których wożone będą wydobywane w regionie kruszywa.

Przykładowo, w najbliższym czasie, lokalne samorządy zamierzają uruchomić przewozy pasażerskie na liniach nr 285 (Wrocław - Koberzyce - Świdnica - Jedlina Zdrój) oraz 310 (Koberzyce - Łagiewniki - Pilawa Górna). Samorząd województwa przejął ma infrastrukturę oraz zakupił 8 szynobusów, dworcami zaś zajmą się gminy położone wzdłuż trasy kolejowej.

Urząd Marszałkowski chce też jak najszybciej przejąć linie Strzelin - Kondratowice - Łagiewniki, oraz Kondratowice - Ciepłowodny i wznowić ruch towarowy, przy liniach tych znajdują bowiem się trzy kamieniołomy. Przywrócenie połączeń kolejowych ma usprawnić dostawy potrzebnych do budowy dróg i remintów linii kolejowych kruszyw, które ostatnio bardzo drożeją, a wręcz znikają z rynku.

Podobny przypadek ma miejsce na linii nr 337 (Lubań Śląski - Leśna). Linia uruchomiona zostanie dzięki prywatnemu inwestorowi, który wykupił zlokalizowane niedaleko Leśnej, nieczynne kamieniołomy. Po uruchomieniu wydobywania, spółka zamierza wysłać kruszywa w Polskę kolejną.

Pozytywne działania zaobserwować można także w innych województwach. Na przykład w Kujawsko-Pomorskim samorząd województwa szykuje wznowienie przejazdów po linii nr 209 na odcinku Bydgoszcz - Unistaw Pomorski. W planach jest ponadto uruchomienie połączenia Unistaw - Toruń. W celu przywrócenia tych linii województwo zakupiło 5 nowych szynobusów, za kwotę 27,5 mln zł.

# 18 tysięcy klientów kolei mniej

**Czy istnieje firma, która swoim nie zalegającym z żadnymi płatnościami klientom wystawia mandaty? Tak. Jest nią PKP.**

W zeszłym roku funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei (SOK) wystawili 18 tysięcy mandatów za „przechodzenie lub przejeżdżanie torów kolejowych w miejscach niedozwolonych”. Wysokość mandatu może wynieść od 20 do 500 zł. Dla porównania: w pierwszym półroczu zeszłego roku SOK zarejestrowała 482 przypadki kradzieży nawierzchni torowej, 900 przypadków kradzieży przesyłek z wagonów, 279 przypadków okradnięcia podróżnych, 678 przypadków obrzucenia pociągów kamieniami, 90 pobic i 11 rozbojów. Widać więc, że liczba przypadków przechodzenia przez tory zakończonych wystawieniem mandatu jest wielokrotnie wyższa niż przypadków poważnych przestępstw.

Niewykluczone, że wystawienie takiego mandatu jest sposobem poprawienia statystyki, zarówno całej firmy, jak i poszczególnych oddziałów, czy pracowników. Być może dzięki gorliwości w karaniu niesfornych podróżnych SOKiści dostają wyższe premie. Jak bowiem może być oceniana ich praca? Chyba najprościej po liczbie złapanych sprawców, bądź wystawionych mandatów. Tym bardziej, że przy takich zdarzeniach wykrywalność jest stuprocentowa, gdyż sprawca łapany jest na gorącym uczynku, podczas gdy np. dla kradzieży nawierzchni torowej wynosi ona ok. 35%, dla kradzieży przesyłek z wagonów tylko 6%, dla kradzieży na szkodę podróżnych 3,7%, dla obrzucenia pociągów kamieniami 3,4%, zaś dla pobic 16,7%.

Tylko jak na tej gorliwości wychodzą spółki kolejowe? Bo czy ukarany za takie przewinienie podróżny wybierze się jeszcze kiedykolwiek w podróż pociągiem? Bardzo wątpliwe. Kilukrotnie podróżowałem autobusami dalekobieżnymi, czy międzynarodowymi prywatnych firm. Nie wyobrażam sobie, że mógłbym od kierowcy dostać mandat za cokolwiek. Po prostu byłaby to moja ostatnia podróż z tym przewoźnikiem. Kolej jest monopolistą i nie ma konkurencji? Ależ ma. Zniechęcony podróżny może przesiąść się do busa, autobusu, czy do własnego samochodu.

W listopadzie ubiegłego roku wsiadałem do pociągu pospiesznego na stacji w Augustowie. Ponieważ peron był bardzo wąski (z pewnością nie spełniał wymogów odpowiedniego rozporządzenia), a pociąg nadjeżdżał z dużą prędkością, czułem się bezpieczniejsz pozostając na peronie sąsiednim i dopiero kiedy pociąg już się zatrzymał, przeszedłem przez tor dzielący oba niskie perony i wsiadłem do wagonu. Od razu z dużą radością podbiegło do mnie dwóch funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i wypisało mandat. Nie było żadnej dyskusji. A może w tym przypadku wystarczyłoby pouczenie?

Tymczasem gorliwości nie widać tam, gdzie by się przydała. Jakiś czas temu na dworcu w Katowicach kolega pokazywał mi kieszonkowców - zna ich twarze na pamięć, bo często tam się przesiada. Rozpoznaje ich po rozglądaniu się na wszystkie strony. Dziwne, że pracownicy kolei jakoś ich nie zauważają.

I zupełnie inny problem. Na palcach jednej ręki można wymienić dworce kolejowe w Polsce przystosowane do obsługi niepełnosprawnych na wózkach. Typowy dworzec średniej wielkości ma przejścia podziemne lub kładki bez wind, czy pochylni. Równocześnie, bardzo często między wszystkimi peronami są przejścia w poziomie torów, ale tylko służbowe. Czasami są one zamknięte na kłódkę. Jeśli nie, to na 100% stoją przy nich SOKiści, czatując na ofiarę, której można by wystawić mandat. Nie widziałem nigdy, żeby pomogli przejść osobie niepełnosprawnej. A czyż nie tak właśnie powinno być? Czy na widok takiej osoby, funkcjonariusze nie powinni do niej podejść, by otworzyć jej przejście służbowe i pomóc jej przejść na właściwy peron? Choćby w Opolu, gdzie aby dostać się z budynku dworca na większość peronów, trzeba dwukrotnie schodzić do przejść podziemnych. ●



# Z licencją na osobowe – niezależny przegląd przewoźników spoza Grupy PKP

Od początku istnienia naszego pisma wspieramy procesy usamorządowania, komercjalizacji oraz wprowadzania mechanizmów rynkowych w zakresie przewozu osób koleją w Polsce. Staramy się pokazywać jak dobrze zarządzać koleją. Z radością witamy coraz śmielsze poczynania samorządów w zakresie organizacji przewozów regionalnych. W zeszłym roku odbyły się pierwsze przetargi na wykonywanie pasażerskich przewozów kolejowych na wybranych liniach kolejowych otwarte dla przewoźników prywatnych. Pierwszy na linię Szczecin-Stargard Szczeciński-Kamień Pomorski wygrała jednak państwowa spółka PKP Przewozy Regionalne, która jako jedyna wystartowała w przetargu. Trzeba jednak przyznać, że warunki postawione przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego były stosunkowo trudne do spełnienia dla przewoźników spoza Grupy PKP. Drugi przetarg, na obsługę i reaktywację linii Gliwice-Bytom, został unieważniony z powodu niedoskonałości procedury przetargowej, która spowodowała liczne odwołania i w efekcie niepowodzenie tej inicjatywy.

W tym roku zanoszą się na prawdziwy skok jakościowy, gdyż Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego organizuje aż trzy przetargi, w których mogą wystartować przewoźnicy posiadający licencję na przewóz osób. Przynajmniej w jednym z nich szanse dla przewoźników spoza Grupy PKP są wysokie. Można wystartować w nim nawet bez taboru, gdyż obsługa linii będzie zapewniona autobusami szynowymi posiadanymi przez Urząd Marszałkowski użyczo-nymi firmie, która przetarg wygra. W kwietniu br. ogłoszono także drugi przetarg w Województwie Śląskim na obsługę linii Gliwice-Bytom. W bieżącym lub przyszłym roku można w tym województwie spodziewać się ogłoszenia przetargu także na Lekką Kolej Miejską z Tychów przez Katowice do Sosnowca. Coraz więcej mówi się także o reaktywacji linii kolejowych na Dolnym Śląsku. Są także silne naciski na wynajęcie prywatnego przewoźnika przez Województwo Opolskie.

Postanowiliśmy przyjrzeć się prywatnym przewoźnikom kolejowym posiadającym licencję na przewóz osób w Polsce. Jest ich obecnie 18. Któremu z nich uda się sięgnąć po złote jabłko w Województwie Kujawsko-Pomorskim lub Śląskim, ten pierwszy przełamie faktyczny monopol PKP Przewozy Regionalne na przewozy regionalne, zyska cenne doświadczenie i przyczółek do szerszej działalności w całym kraju. Wielu przewoźników prywatnych z licencją na przewóz osób prowadzi przewozy na liniach wąskotorowych. Nawet jeśli któryś z tych wąskotorowych przewoźników nie odważy się jeszcze na rozszerzenie działalności, jest to potencjalna kuźnia i źródło niezależnych kadr dla tych, którzy pierwsi wejdą na rynek przewozów pasażerskich normalnotorowych.

Do przedsiębiorstw i instytucji posiadających taką licencję, nie wchodzących w skład grupy PKP wystaliśmy

specjalną ankietę, która pomogła nam w scharakteryzowaniu każdego przewoźnika. Co prawda nie wszyscy odpowiedzieli, ale większość zamieszczonych poniżej notatek udało się autoryzować.



**PTKiGK S.A. Rybnik**  
**ul. Kłokocińska 51, 44-251**  
**Rybnik, tel. 327384901**

Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. dysponuje licencją na przewóz osób od 10 listopada 2004 roku. Firma posiada wspólny projekt w dziedzinie przewozów osób z niemiecką koleją Ostseeland Verkehr GmbH w województwie zachodniopomorskim. Niestety w związku z kłopotami w dopuszczeniu do ruchu w Polsce pojazdu, którym przewozy miały być prowadzone, projekt dotychczas nie został zrealizowany.

W październiku 2006 roku z okazji 150 - lecia kolejnictwa na Ziemi Rybnickiej przedsiębiorstwo zorganizowało przejazd pociągu promocyjnego z własną - obecnie najnowocześniejszą w Polsce lokomotywą dwusystemową 1822.



**Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei**  
**Wąskotorowej**  
**ul. Sienkiewicza 14, 05-500 Pia-**  
**seczno, tel. 601913510**

Licencja Towarzystwa jest wykorzystywana obecnie do wykonywania turystycznych przewozów osób na linii wąskotorowej (rozstaw kół 1000 mm) Piaseczno-Tarczyn. Towarzystwo dysponuje w tym celu różnym taborem, zarówno posiadanym na własność, dzierżawionym, jak i użyczonym. PTKW deklaruje, że jest zainteresowane rozszerzeniem prowadzonej działalności także na przewozy regionalne i komercyjne i prowadzi działania w tym kierunku. Wiąże się to też w faktem, że Towarzystwo byłoby skłonne nie tylko wystartować w przetargu na wykonywanie przewozów kolejowych, ale także nawiązać współpracę z samorządem np. w formie spółki czy partnerstwa publiczno-prywatnego. PTKW swoje zainteresowanie ogranicza jednak obecnie jedynie do Województwa Mazowieckiego.

**MOSiR Ełk (Ełcka Kolej Wąskotorowa)**  
**ul. Wąski Tor 1, 19-300 Ełk, tel. 876100000**

Posiadanie licencji na przewóz osób pozwala wykonywać przewozy turystyczne MOSiR w Ełku. Zarówno wąskotorowa linia kolejowa (750 mm), jak i tabor (2 autobusy szynowe i 11 wagonów pasażerskich) są własnością MOSiR. Ośrodek prowadzi obecnie działania na rzecz przekształcenia formy wykonywanych przewozów na komercyjne (bez dotacji), jednakże nie myśli o rozszerzeniu działalności poza Powiat Ełcki. →



## CTL LOGISTICS

**CTL Logistics**  
al. Armii Ludowej 26,  
00-609 Warszawa,  
tel. 225493200  
(licencję na przewóz  
osób posiadają:

### **CTL Ekspres Sp. z o.o. oraz CTL Reggio Sp. z o.o.)**

Firma obserwuje rynek przewozów pasażerskich w Polsce od wielu lat. W chwili obecnej CTL nie prowadzi jednak projektów dotyczących przewozów pasażerskich, o których mogłaby poinformować opinię publiczną. Firma zamierza poinformować opinię publiczną o ewentualnym projekcie z tego zakresu za pomocą mediów w chwili, kiedy taki projekt będzie przygotowany.

### **Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. ul. Krakowska 71/73, 50-126 Wrocław, tel. 717828131**

Dolnośląskie Linie Autobusowe to drugi przewoźnik autobusowy, który nie zdołał dotychczas rozszerzyć działalności o regionalne przewozy kolejowe. Licencja na przewóz osób koleją została pozyskana właśnie w tym celu. Kilukrotnie prowadzono bezskuteczne pertraktacje w celu organizacji przetargu na przewozy kolejowe za pomocą autobusów szynowych na którejś z linii w Województwie Dolnośląskim, w którym mogłyby wystartować także DLA. W efekcie, w konsorcjum z Connex Koleje Polskie, DLA wystartowało w pierwszym przetargu na reaktywację linii kolejowej Głiwice-Bytom w Województwie Śląskim. Przetarg jednak odwołano. Kilukrotnie w ostatnim czasie doniesienia o planowanym wkroczeniu na polskie tory francuskiej spółki Veolia Transport – sukcesora Connex-u, stawiają DLA w gronie najpoważniejszych konkurentów w najbliższych przetargach, jeśli zawiązana współpraca jest kontynuowana.



### **Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. - Warszawa ul. Mińska 25 lok. 618, 03-808 Warszawa, tel. 226554301**

Szybka Kolej Miejska w Warszawie w pełni wykorzystuje obecnie swoją licencję na przewóz osób, wykonując przewozy pomiędzy Sulejówkiem i Pruszkowem jako pierwsza linia aglomeracyjna w ramach systemu Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Spółka posiada sześć zespołów trakcyjnych typu 14WE, a czasem wypożycza od PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. dwa zespoły trakcyjne EN57. Mają one być zastąpione dwoma nowymi e2t typu 14WE. Początkowe perturbacje spowodowane nowością systemu spółka ma już za sobą. Także kontrole UOKiK i NIK nie wykazały w spółce nieprawidłowości. Planowana rozbudowa sieci SKM w Warszawie do 8 linii będzie oznaczać rozwój samej spółki SKM, który może zostać przyspieszony w związku z organizacją Euro 2012. Planowana linia łącząca lotniska Okęcie i Modlin może być przedmiotem przetargu, w którym planuje wystartować SKM w Warszawie. Jednakże spółka jako własność samorządu warszawskiego nie może podejmować przewozów w innym regionie.

## Freightliner PL

**Freightliner PL  
Sp. z o.o.  
al. KEN 36**

**lok. 120, 02-928 Warszawa, tel. 226486655**

Spółka rozważa możliwość rozpoczęcia realizacji kolejowych przewozów pasażerskich. Freightliner PL posiada licencję na ich wykonywanie. Ostateczna decyzja o zaangażowaniu w ten segment rynku przewozów kolejowych zależy będzie od uwarunkowań regulacyjnych oraz przyjętego przez państwo systemu dofinansowywania tych przewozów.



### **Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych ul. Brzezińska 27, 41-900 Bytom, tel. 604084622**

Stowarzyszenie wykonuje obecnie przewozy regionalne, sezonowe oraz turystyczne na liniach wąskotorowych o rozstawie kół zarówno 900 mm (Kolejka Parkowa w Chorzowie), jak i 785 mm (Kolej wąskotorowa Bytom-Tarnowskie Góry-Miasteczko Śląskie) – węzeł kolei wąskotorowej w Bytomiu. Liniami stowarzyszenie administruje w imieniu samorządu lokalnego miasta Bytom. Stowarzyszenie dzierżawi i posiada w bezpłatnym użyczeniu cały tabor potrzebny do wykonywania przewozów. SGKW nie prowadzi obecnie działań mających na celu rozszerzenie działalności oraz ogranicza ją do Województwa Śląskiego.

### **PKS Zielona Góra Sp. z o.o. ul. Jana z Kolna 2A, 65-014 Zielona Góra, tel. 683220400**

Spółka posiada licencję na przewóz osób. Zarząd spółki nie wyraził zgody na zamieszczenie notatki o firmie w naszym biuletynie.



### **Urząd Gminy Rewal ul. Mickiewicza 19, 72-344 Rewal, tel. 913862624**

Urząd Gminy uzyskał licencję na przewóz osób koleją w celu ponownego uruchomienia przewozów na linii wąskotorowej Gryfice-Trzęsacz-Pogorzelnica (rozstaw kół 1000 mm). Przewozy prowadzone są w sezonie letnim. W gminie funkcjonuje specjalny Referat Transportu Kolejowego, który planuje znaczny rozwój działalności kolejowej Gminy. Jednakże dodatkowa obsługa linii normalnotorowej jest uważana za zbyt duże obciążenie. Urząd współpracuje z PKP w zakresie uzgodnienia skomunikowania kolei wąsko i normalnotorowej na stacji Gryfice, które wejdą w życie w 2008 roku. Urząd planuje pozyskanie środków unijnych na rozwój przewozów kolejowych. Liczy także na pomoc Urzędu Marszałkowskiego w celu rozwoju przewozów. Przewozy prowadzone są własnym taboru po własnej infrastrukturze przejętej od PKP.

## **PCC Rail**

**ul. Bukowska 12, 43-602 Jaworzno,  
tel. 326177461**

Spółka PCC Rail to jeden z największych polskich przewoźników towarowych. W 2005 roku firma zainteresowała się rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich i w tym celu utworzyła spółkę Kolej Nadwiślańska Sp. z o.o. oraz skutecznie wystąpiła o licencję na przewóz osób. W 2006 roku PCC RAIL S.A. (licencjonowany przewoźnik pasażerski) we współpracy z Koleją Nadwiślańską Sp. z o.o. (organizatorem przejazdów pasażerskich) zorganizowały 3 kolejowe przewozy pasażerskie szynobusami SA132. Przejazdy te spotkały się zycielwym przyjęciem ze strony PKP PLK i Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. Na zakończenie 2006 roku PCC RAIL S.A. wystartowała w przetargu organizowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, który został unieważniony. W dniu 19.12.2006 r. PCC RAIL S.A. podpisała umowę joint-venture z firmą ARRIVA – wiodącym przewoźnikiem europejskim w zakresie transportu publicznego. Umowę tę musi pozytywnie zaopiniować UOKiK. W związku z podpisaną umową Kolej Nadwiślańska Sp. z o.o. podlega obecnie likwidacji. Jednocześnie obie firmy (PCC RAIL S.A. wraz z ARRIVA) przygotowują się do sprowadzenia do Polski taboru pasażerskiego (nastąpi to w niedługim czasie) celem uzyskania świadectwa typu od Urzędu Transportu Kolejowego. PCC będzie więc silnym konkurentem w przetargach samorządowych.



### **Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych ul. Jantarowa 76 lok. 11, 81-187 Gdynia, tel. 602735355**

Towarzystwo uzyskało licencję na przewóz osób, z myślą o uruchomieniu przewozów turystycznych na Żuław-

skiej Kolei Dojazdowej. Obecnie jednak PTMKŻ nie ma umowy na obsługę tej kolejki. Towarzystwo prowadzi działania na rzecz prowadzenia usług po innych liniach, m.in. Szymankowo – Nowy Dwór Gdański (normalnotorowa – planowana jest przebudowa na linię trzytorową), Malbork Kałdowo – Nowy Dw. Gd. PTMKŻ podpisało umowę z miastem Hel w sprawie współdziałania w celu uruchomienia Helskiej Kolei Wąskotorowej na bazie funkcjonującej kolei wojskowej. Towarzystwo rozważa także obsługę linii normalnotorowej Elbląg - Tolkmicko – Braniewo. PTMKŻ posiada na własność jeden spalinowy wagon motorowy dostosowany do linii kolejowych o rozstawie kół 750 mm i chciałaby wydzierżawić więcej taboru.

### **Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych ul. Radomska 1, 26-670 Pionki, tel. 608800090**

Fundacja wykorzystuje licencję na przewóz osób wykonując sezonowe przewozy turystyczne na Rogowskiej i Starachowickiej Kolei Wąskotorowej. Trwają

także prace nad odbudową linii kolei wąskotorowej z Pionek do Puszczy Koziennickiej. Fundacja jest organizacją pożytku publicznego. FPKW jest w posiadaniu własnego taboru wąskotorowego na linii o rozstawie kół 750 oraz 600 mm oraz posiada własną infrastrukturę kolejową. Fundacja nie aspiruje do rozwoju swojej działalności na koleje normalnotorowe.



**SKPL Kalisz  
ul. Cypriana  
Godebskiego 2E,  
62-800 Kalisz,  
tel. 627520509**

Stowarzyszenie jest najprężniejszym przewoźnikiem wąskotorowym w Polsce, gdyż prowadzi przewozy towarowe już na 8 liniach wąskotorowych. Wykorzystuje licencję na przewóz osób wykonując na dwóch liniach przewozy o charakterze turystycznym. Na trzech liniach są to także regionalne przewozy pasażerskie, o których dofinansowanie stara się z różnym skutkiem w Urzędach Marszałkowskich. SKPL sprzedaje rocznie ponad 90000 biletów z czego ok. 38000 to bilety miesięczne i abonamentowe. Przewozy te prowadzone są nieprzerwanie od 2003 roku, co obok spółek z Grupy PKP stawia SKPL w gronie najbardziej doświadczonych na polskim rynku pasażerskich przewoźników kolejowych. Przewozy prowadzone są na liniach kolejowych administrowanych w imieniu samorządów lokalnych. Tabor wąskotorowy posiadany jest przez SKPL na własność lub użyczony wraz z infrastrukturą. SKPL nie tylko posiada i wykorzystuje liczne kontakty z miłośnikami kolei wąskotorowych z innych krajów, kooperuje z PKP Cargo w przewozach towarowych, ale udowodniło nie raz, że działa odważnie m.in. aplikując o środki unijne na modernizację posiadanego taboru, a także przestawiając swój tabor z oleju napędowego na biopaliwa. Stowarzyszenie stale poszukuje możliwości rozszerzenia działalności, w tym na linie normalnotorowe. Obecnie SKPL obsługuje linię normalnotorową Pleszew – Pleszew Miasto dzięki użyciu trzeciej szyny dla pociągów wąskotorowych. SKPL współpracuje z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei oraz stowarzyszeniem Zielone Mazowsze. Start SKPL w którymś z przetargów na przewozy regionalne jest prawdopodobny.

### **Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej Majdan 17, 38-607 Cisna, tel. 134686335**

Fundacja wykorzystuje licencję na przewóz osób w sezonie turystycznym wykonując przewozy na dwóch liniach wąskotorowych o rozstawie kół 760 mm: Majdan-Przystup, Majdan-Balnica-Wola Michnowa. Fundacja posiada własny tabor i infrastrukturę. Obecnie trwają prace nad reaktywacją połączenia kolejowego z Woli Michnowej do Łupkowa, gdzie istniałaby możliwość komunikowania pociągów wąskotorowych z pociągami regionalnymi PKP.

### **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań, tel. 618699361**

MPK Poznań posiada licencję na przewóz osób w celu wykonywania przewozów turystycznych kolejką wąskotorową w parku maltańskim w Poznaniu – jedną z kolejek o rozstawie kół 600 mm. Spółka nie prowadzi obecnie działań na rzecz rozszerzenia tej działalności w kierunku przewozów regionalnych czy komercyjnych, choć tramwajowe przedsięwzięcia MPK Poznań brały pod uwagę wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w Poznaniu. →

**Żnińska Kolej Powiatowa Sp. z o.o.**  
**ul. Potockiego 4, 88-400 Żnin, tel. 523020492**

Spółka została utworzona przez Starostwo Powiatowe w Żniniu i Gminę Gąsawa w celu przejęcia od PKP S.A. linii kolei wąskotorowej o rozstawie kół 600 mm oraz całego taboru kursującego po niej. Licencja na przewóz osób jest wykorzystywana w celu prowadzenia sezonowych przewozów turystycznych. Linia wiedzie przez Ziemię Pałucką – kolebkę państwa polskiego od Żnina przez Wenecję i Biskupin do Gąsawy. Nie jest planowane rozszerzenie zakresu działalności spółki.



**Biuro Utrzymania  
i Eksploatacji  
Gnieźnieńskiej Kolei  
Wąskotorowej  
(Powiat Gniezno),  
ul. Wrzesińska 2, 62-200 Gniezno,  
tel. 614261130**

Biuro jest częścią Starostwa Powiatowego w Gnieźnie i licencję na przewóz osób wykorzystuje w celu wykonywania przewozów regionalnych sezonowych na linii Gniezno-Anastazewo oraz turystycznych przejazdów specjalnych Poznań-Lednogóra-Gniezno. W 2006 roku Biuro otrzymało dotację do wykonywanych przewozów regionalnych od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Biuro dysponuje własnym taborem i infrastrukturą. Nie jest planowane rozszerzenie działalności na przewozy regionalne.

\*\*\*

Z przedstawionego powyżej przeglądu wynika, że na rynku jest obecnie co najmniej kilku przewoźników, którzy posiadają odpowiedni potencjał do uruchomienia regionalnych lub komercyjnych pasażerskich przewozów kolejowych. Wśród nich są przede wszystkim PCC Rail, Dolnośląskie Linie Autobusowe, Freightliner PL i SKPL. Pewną zagadką są co prężniejsze z niezależnych stowarzyszeń obsługujących kolejki wąskotorowe, np. PTMKŻ, SGKW czy PTKW. Raczej nie należy się spodziewać aktywności instytucji zależnych od samorządów lokalnych.

Warto zwrócić uwagę, że infrastruktura kolei wąskotorowych nie należy już do PKP PLK S.A. i jest własnością samorządów, z powodzeniem administrowaną przez profesjonalizujących swoją działalność miłośników kolei. Z pewnością ma to duży wpływ na szybki rozwój coraz prężniejszych stowarzyszeń takich jak SKPL i ich potencjał rozwoju także na linie normalnotorowe.

Widać, że dzięki polskim przedsiębiorstwom kolejowym w Polsce próbują zaistnieć przedsiębiorstwa zagraniczne, dla których obecnie nasz rynek jest zamknięty dzięki okresom przejściowym w zakresie wdrażania pakietów kolejowych Unii Europejskiej w Polsce. Oprócz konsorcjów z polskimi spółkami w celach przetargowych warto wspomnieć także o działaniach pozakomercyjnych, takich jak skierowanie na Polski rynek broszury „Miasto-Region-Kolej” stowarzyszenia niemieckich regionalnych przewoźników samorządowych „Allianz Pro Schiene”<sup>1</sup>. Pokazując kilka pozytywnych przykładów z Niemiec, broszura promuje organizowanie przez samorządy obsługi lokalnych linii kolejowych lub sieci kolejowych we współpracy z prywatnymi przewoźnikami.

Przegląd pozwala także na wskazanie najpoważniejszych barier wejścia przewoźników prywatnych na polski rynek przewozów pasażerskich. O określenie takich barier prosiliśmy także w naszych ankietach. Wydaje się, że najpoważniejszą barierą jest brak doświadczenia organizatorów w profesjonalnej organizacji przewozów regionalnych. Nie ma się jednak czemu dziwić, skoro są oni odpowiedzialni za przewozy dopiero od kilku lat, a dotychczas mieli do czynienia głównie z PKP Przewozy Regionalne, które nie jest łatwym partnerem do współpracy. W dodatku PKP ma tendencję do wysysania wszystkich środków z samorządów przeznaczonych na przewozy regionalne – w tym roku nadal deklaruje, że większość Urzędów Marszałkowskich nie pokryła deklarowanego deficytu przewozów w 100%. W efekcie wejście nowych przewoźników musiałyby być finansowane z dodatkowych środków, które trudno samorządom pozyskać bez ryzyka roszczeń ze strony PKP.

Druga bariera z punktu widzenia przewoźników to brak taboru. Gdyby nie ta bariera zapewne mielibyśmy w Polsce już przewoźników komercyjnych – że można zarobić pokazały już Koleje Mazowieckie pociągami „Słoneczny”. Wciąż tylko teoretycznie istnieją możliwości pozyskania używanego taboru zza granicy, użyczenia taboru od spółek PKP lub samorządów. Zza granicy najłatwiej pozyskać szynobusy, gdyż precedens już mamy i być może nie będzie potrzebne uzyskiwanie pozwoleń i certyfikatów na ich użytkowanie – administracja w tym zakresie jest trzecią poważną barierą wejścia na rynek z punktu widzenia przewoźników. Szynobusy to jednak tabor na linie lokalne, na których trudno zarobić w sposób komercyjny, a więc wracamy do problemu przewozów regionalnych i braku doświadczenia ich organizatorów. PKP jak wiadomo „nie ma” taboru, który mogłaby wydzierżawić, gdyż piętrzy problemy nawet Kolejom Mazowieckim, które chciałyby użytkować więcej elektrycznych zespołów trakcyjnych. Samorządy z kolei mają tylko szynobusy, a tabor mogą użyczyć przewoźnikom innym niż PKP PR tylko poprzez przetarg.

Można zauważyć, że bardzo dużą rolę w przełamywaniu tych barier odgrywają samorządy wojewódzkie, które powinny jak najwięcej korzystać ze stworzonych dla nich instrumentów organizacji przewozów regionalnych: przetargów, możliwości zakupu taboru (potencjał tworzenia puli taborowej), dotowania i kontrolowania dotowanych przewoźników, a także przejmowania od PKP PLK nieczynnych linii kolejowych (przykład rozwoju SKPL jest tutaj bardzo na miejscu). Pasażerowie czekają. ●

<sup>1</sup> Broszurę można pobrać ze strony [http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/Publikationen/Miasto\\_Region\\_Kolej.pdf](http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/Publikationen/Miasto_Region_Kolej.pdf)



Stacja Wisła Głębcze – po prawej lokomotywa dwusystemowa 1822 podczas przejazdu promocyjnego (PTKiGK S.A. Rybnik)

# Rozmowa Zielonego Światła z prof. dr. hab. Maciejem Luniakiem

Rozmawia Marcin Jackowski

## TRANSPORT, DROGI I LAS BIELAŃSKI

*Zacznijmy rozmowę od tematyki drogowej i kontrowersji na temat przebiegu tras komunikacyjnych przez tereny cenne przyrodniczo. Ostatnio obserwujemy liczne spory na tym tle, tak w Stolicy, jak i w Polsce. Amało kto wie, że podobne dylematy miały miejsce już 40 lat temu, podczas planowania bielańskiego odcinka warszawskiej Wisłostrady, tylko że rozgrywały się wyłącznie w gabinetach, a nie na forum publicznym jak obecnie.*

● **Czy mógłby Pan przybliżyć naszym czytelnikom tę mało znaną, a przecież bardzo interesującą historię? Jak udało się doprowadzić do zmniejszenia niekorzystnego wpływu tej arterii na środowisko w czasach, gdy decydenci rzadko brali pod uwagę opinie nie tylko obrońców przyrody, ale i społeczeństwa w ogóle?**

Sprawa ta jest ciekawa jako precedens – pierwsza ekologiczna bitwa w Warszawie i w dodatku wygrana. Wisłostradę, budowaną w latach 1971-75, według początkowych planów zamierzano wyprowadzić z rzeki ulicą Dewajtis, przez środek Lasu Bielańskiego.

Do zmiany tej przerażającej w skutkach koncepcji przyczyniły się dwie osoby. Pierwsza to Czesław Łaszek – wojewódzki konserwator przyrody – jeden z najlepszych jakich mieliśmy, któremu zawdzięczamy wiele rezerwatów w woj. warszawskim. Był zupełnie niepodatny na naciski i świadom wartości Lasu Bielańskiego – robił wszystko, by ochronić go przed budowlaną inwazją. W tych staraniach wspierał go także zakonchany w Lesie architekt Tadeusz Baum.

Oni dwaj byli promotorami objęcia tego obszaru ochroną rezerwatową, co nastąpiło w roku 1973. Szukając wpływowego sojusznika dotarli do prof. Haliny Skibniewskiej, ówczesnej wicemarszałek sejmiku, osoby o dużym autorytecie. Przekonali ją, że dla dobra przyrody należy zmienić ten fatalny projekt. Dzięki niej władze przyznały pieniądze na estakadę – nowatorskie i kosztowniejsze rozwiązanie. Warto dziś ten historyczny precedens przypominać.

● **A jak w tym kontekście zapatruje się Pan na plany poszerzenia ul. Dewajtis i wprowadzenia na nią linii autobusowej?**

Poszerzenie ul. Dewajtis to nawiązanie do tamtej koncepcji, szczególnie jeśli miałoby mu towarzyszyć połączenie z Wisłostradą, a więc umożliwienie ruchu przelotowego. Gdyby do tego rzeczywiście doszło, to byłby smutny paradoks, że w wolnym kraju nie potrafimy docenić wartości tego Lasu i zadbać o nią, a w Polsce Ludowej umieliśmy.

● **Obaj zgadzamy się jednak, że połączenie z Wisłostradą to dobry pomysł, ale pod warunkiem zamknięcia ruchu od strony Marymonckiej. Czy sądzi Pan, że wystarczy w tym celu znak zakazu?**

Doświadczenie uczy, że zakazów w tym miejscu nie udaje

się skutecznie egzekwować. Niektóre stoją od dawna, ale kierowcy się do nich nie stosują. Nastąpiła pewna poprawa, ale nadal i wcale nierzadko widuje się parkujących na dziko.

● **Na przykład w trakcie ostatnich juwenaliów. Zakaz niby obowiązywał, ale strażnik zamiast reagować, wyjaśniał, że dostał wytyczne od przełożonych, aby w tym dniu go nie egzekwować.**

Nie ma gwarancji, że w przyszłości nie pojawią się naciski na otwarcie ul. Dewajtis z innych poważnych przyczyn, gotowa arteria będzie zawsze kusią, więc poszerzenie jej to bardzo zły pomysł. Po połączeniu z Wisłostradą powinno się ustawić jakieś fizyczne blokady, oczywiście możliwe do otwarcia w stanach wyższej konieczności.

● **Wokół stolicy nie brakuje lasów. Dlaczego więc ten akurat powinniśmy chronić? Czy poza sentymentalnym przywiązaniem są jakieś inne powody do szczególnej troski o Las Bielański?**

Zdecydowanie tak! Las Bielański jest jedynym pozostałym fragmentem Puszczy Mazowieckiej którą 400 lat temu zamieszkiwały ostatnie tury. Mamy tu w znacznym stopniu ciągłość trwania biocenozy. Wszystkie inne lasy na Mazowszu, z Puszczą Kampinoską włącznie, były karczowane i sadzone, eksploatowane. Bielański, jako dobra królewska a później teren wojskowy – tylko w niewielkim stopniu.

Zachował 400 letnie dęby, których nie sadił człowiek. Te dęby, tak jak i wiele zbiorowisk roślinnych Lasu Bielańskiego, to pełna, naturalna kontynuacja od dziesięciu tysięcy lat. W tym tkwi unikalność, bo najważniejszą rzeczą w przyrodzie jest właśnie kontynuacja w czasie i przestrzeni. Przerwywając ją niszczyliśmy trudny do ogarnięcia, niewyobrażalnie wielki i różnorodny kompleks życia.

W tym Lesie żyje na pewno ponad tysiąc (może nawet dwa tysiące) gatunków zwierzęcych (przy 36 tys. zannotowanych w Polsce). Ptaków, ssaków i innych kręgowców zbierałaby się setka, a pozostałe to bezkręgowce (np. owady, pajęczaki, mięczaki) – na ogół zupełnie dla nas niezauważalne. Dzięki nim oraz drobnoustrojom mogą w lesie funkcjonować rośliny i wszystkie inne zwierzęta. Gdyby nie swoista fabryka w glebie i przetwarzanie (można powiedzieć recykling) materii organicznej, trzeba by sypać tony sztucznych nawozów, bez których rośliny pozabawione substancji odżywczych by obumarły.

Przez dziesiątki tysięcy lat fauna i flora puszczy trwały w stabilnej, stale doskonałej symbiozie. Dzięki różnym sprzyjającym okolicznościom ekosystem ten dotrwał do naszych czasów zachowując w dużej mierze swój charakter. Rzecz jasna pod względem rozmiaru obecny Las Bielański to tylko miniaturowy fragment dawnej Puszczy, z której się wywodzi. Nieprzerwana kontynuacja biologiczna jest właśnie tą wyjątkową wartością, wyróżniającą ten las na tle wielu innych, nawet wielokrotnie większych kompleksów leśnych.

### ● **Co zagraża Lasowi Bielańskiemu?**

Przed wszystkim niedobór wody. Ten ogromny i złożony ekosystem funkcjonował przez dziesięć tysięcy lat mniej więcej w stałym reżymie wodnym. Nawadniały go potoki, dolne partie zalewała Wisła. Usypanie wału przeciwpowodziowego odcięło las od rzeki. W ciągu kilkudziesięciu ostatnich lat poziom wód gruntowych spadł o 2 metry, głównie za sprawą zabudowy. Potok Bielański, w którym dawniej żyły ryby, teraz praktycznie wysychł.

A przecież podstawą wszelkiego życia jest woda. W lesie niedostatecznie zasilanym w wodę procesy życiowe słabną, rośliny tracą odporność i łatwiej ulegają wszelkim niekorzystnym czynnikom. A tych przecież stale przybywa – wydeptywanie, psy, spaliny, hałas, zanieczyszczenia powietrza.

Trzeba pamiętać, że zachowanie unikalnych cech Lasu zawdzięcza nie tylko minimalnej ingerencji ludzi, ale także stosunkowo dużej powierzchni i jej spójności. W rozdzielonych kawałkach nie przetrwałby w tak doskonałym stanie. Dzielenie ruchliwą arterią biegnącą przez środek byłoby nieszczęściem dla Lasu, musi odbić się niekorzystnie. Rozmiar i spójność to dziś ostatnie atuty Lasu Bielańskiego.

## ROWER

### ● **Od jak dawna jeździ Pan na rowerze?**

Rower towarzyszył mi od dzieciństwa. Do liceum w Otwocku wszyscy dojeżdżali rowerami, był to powszechny wówczas środek transportu i zarazem rarytas kupowany po znajomości czy na talony. Jeździliśmy przez cały rok. W szkole urządzono w piwnicy przechowalnię dla około setki rowerów.

Rower był też częścią stosunków w uczniowskiej społeczności – świadczył o prestiżu, podkradano sobie trudne wówczas do kupienia części, przebijano opony. Ja oddawałem swój pod opiekę woźnego, za opłatą.

### ● **Jeździ pan też dzisiaj i to dość intensywnie...**

W tej chwili jeżdżę z Bielana do Instytutu Zoologii PAN na Wilczą – 8,5 km. Samochodem jest 9, ale rower pozwala jechać na skróty. 3 razy w tygodniu jeżdżę też na Mokotów. W sumie tam i z powrotem pokonuję wtedy około 25 km. A rocznie średnio między 1500 a 2000 km. Za ostatnich 5 lat mam średnią 1720 km.

### ● **Czy codzienny dojazd na rowerze wymaga jakiegoś szczególnie dobrego roweru?**

Jeżdżę rowerem, który jest rówieśnikiem Wisłostrazy. Jego „rodowód” wywodzi się od Jubilata kupionego na początku lat 70. Po paru latach skakania na warszawskich krawężnikach musiałem wymienić popękana ramę. Dodałem ponadto przetrutkę i przedni bagażnik – bardzo pomocny w mieście.

Mam taki rower, o który nie muszę się martwić. Zostawiam go pod sklepem bez zapinania. Specjalnie nie wymieniam rozdartego siodełka, bo myślę, że taki „image” zniechęca złodziei. Nie zdarzyły mi się nawet próby kradzieży, mimo że rower parę razy nocował przypięty na ulicy.

### ● **Warszawiacy nazykają na kiepskie warunki do jazdy rowerem. Choć ścieżki buduje się od kilkunastu lat, to jednak mierne tempo i jakość ich powstawania nadal skazuje rowerzystów na korzystanie z jezdni i chodników. A jak Pan sobie radzi?**

Kiedy zaczynałem moje podróże po Warszawie, nie było w ogóle ścieżek rowerowych. Początkowo poruszałem się jezdniami. Do czasu aż na rogu Marszałkowskiej

i Królewskiej staranowałem moskwicza. Jego kierowca w ogóle nie spodziewał się roweru. Chociaż ewidentnie on zawinił, to ja odczułem skutki – wstrząs mózgu, 60 dni na zwolnieniu i około 3 lata awersji i przerwy w poruszaniu się na rowerze.

Od tego czasu unikam jezdni, wolę ścieżki rowerowe i chodniki. Niedobór ścieżek zmusza mnie do korzystania z chodników, gdzie uznaję priorytet pieszych, nie pędzę i może dlatego nie spotykam się z ich negatywnymi reakcjami. Kiedy piesi mi ustępują, dziękuję im, ale nie dzwonię, kiedy mam ich przed sobą, bo nawet nie mam dzwonka. Zwalniam wtedy i czekam aż będzie miejsce do wyprzedzenia.



Profesor co rano rusza do pracy rowerem (MJ)

### ● **Czy na rower zakłada Pan specjalny ubiór?**

Nie jeżdżę szybko m. in. dlatego, że nie chcę się w pracy przebierać. Nie używam sportowego czy innego ubrania na zmianę – spokojna jazda tego nie wymaga.

### ● **A co z przekraczaniem jezdni? Czy stosuje się Pan do zakazu przejeżdżania przez przejścia dla pieszych?**

Przejeżdżam bez zsiadania. Dwukrotnie zwrócili mi uwagę starsi panowie, zapewne okazjonalni rowerzyści jadący rekreacyjnie, którym to może nie dokuczają. A ja mam kilkadziesiąt przekroczeń jezdni dziennie! Gdybym na każdym z nich zsiadał, to jazda rowerem stałaby się uciążliwa, straciłaby całą płynność. Poza tym im szybciej opuścisz jezdnię, tym lepiej dla kierowców. Oczywiście nie wjeżdżam z zaskoczenia i zawsze zwalnim. Jestem też kierowcą i wiem, że w takich sytuacjach trzeba uważać.

### ● **Co można Pana zdaniem poprawić w naszym rowerowym mieście?**

Ścieżki rowerowe są nielogiczne i w wielu miejscach źle wykonane - na przykład wzdłuż ul. J.P. II, gdzie parokrotnie przekracza się jezdnię. Szczególnie dają mi się we znaki uskoki i krawężniki. Kiedyś przed laty jeździłem w nocy z wielkim młotkiem i wykuwałem w krawężnikach krawężników łagodniejsze spadki. Jeszcze do dziś na Okopowej przetrwała część tych moich udogodnień. Ale nie

zachęcam do naśladowania, to wykonawcy powinni się bardziej starać i ułatwiać życie rowerzystom.

Ostatnio ruch rowerowy w Warszawie się nasila i wzrasta jego akceptacja. Rowerzyści i kierowcy powinni okazywać sobie więcej tolerancji i pozbyć się niechętnego nastawienia. Ja staram się być kurtuazyjny, przepuszczać i zachęcać przyjaznym gestem inne pojazdy.

### ● **Jakie cechy i wyposażenie powinien według Pana mieć idealny rower?**

Dla moich potrzeb idealny byłby rower **składany** - aby móc go przewieźć autobusem lub zmieścić w bagażniku samochodu, **lekki**, dobrze **amortyzowany** (uodporniony na skakanie po krawężnikach). Mój Jubilat nie ma amortyzatorów, założyłem więc grube opony. Rower **niebrudzący** - wyposażony w osłony i błotniki - pozwala jechać w garniturze, co mi się czasami zdarza. Ostatni element to **bagażnik z przodu**, ale pojemniejszy niż koszyk na zakupy. To ze względu na laptopa, którego ryzykownie jest wozić z tyłu nie mając cały czas na oku. Koszyk można mieć niezależnie od bagażnika, powyżej. I warto, pozwala on sięgnąć po coś do jedzenia czy gazetę, kiedy zanoszą się na dłuższy postój. Ogólnie bagaż mocowany z przodu daje też osłonę nóg, a szczególnie kolan przed wiatrem.

### ● **Całkowicie podzielam tę opinię. Po co niepotrzebnie obciążać kręgosłup i część ciała na siodełku, skoro można tego uniknąć? Czy podróżowanie po mieście na rowerze ma jakieś zalety? Dlaczego warto przesiąść się na niego chociaż okresowo, np. latem?**

Choć mam nawyki z młodych lat, to nie one skłaniają mnie do prawie codziennego korzystania z roweru. Warszawa coraz gorzej nadaje się do jazdy samochodem. Rower pozwala uniknąć korków. Jego użyteczność dodatkowo wzrosła po uruchomieniu metra. Rower w połączeniu z szybkim i pojemnym transportem szynowym daje świetne możliwości przemieszczania się.

Rower ma też liczne i niezaprzeczalne zalety dla fizjologii naszego funkcjonowania. Po przyjeździe do pracy na rowerze jestem w pełni rozkręcony i „na chodzie”. Nie potrzebuję kawy czy innych stymulatorów. A powrót do domu zapewnia mi potem jeszcze 2-3 godziny dobrej aktywności umysłowej i nie jestem tak „zdechły” jak po powrocie samochodem. Nie czuję ogólnego znużenia, co najwyżej nieco fizycznego zmęczenia. Oglądając TV nie mam poczucia gnuśności - tylko zasłużonego odpoczynku po wysiłku.

Rowerowi zawdzięczam pozbycie się żyłaków, a na co dzień - brak problemów z nadwagą. W ogarniającym nas zewsząd uniformizmie dobrze jest się czymś wyróżniać. Dla mnie rower jest też swego rodzaju pozytywnym szpanem i przejawem indywidualności.

## **PTAKI**

### ● **Zawodowo zajmuje się Pan ptakami. Muszę wyznać, że bardzo smuci mnie częsty podczas wycieczek rowerowych za miastem widok ptasich ofiar zderzeń z pędzącymi samochodami. Jak wytłumaczyć, że głośny przecież samochód nie odstrasza ptaka?**

Ptak nie ma genetycznie wbudowanego programu reakcji na tak szybko przemieszczającą się przeszkodę. Ma inne mechanizmy obronne, ale taki nie miał powodów, by wykształcić się w toku ewolucji. Pamiętajmy, że teraz ptaki oswajają się z hałasem motoryzacyjnym od urodzenia, więc przestaje on pełnić rolę ostrzegawczą i staje się czymś normalnym.

Jednak indywidualnie ptaki się uczą. Ofiarami samochodów padają na ogół młode osobniki, które jeszcze nie nabrały życiowego doświadczenia.

### ● **Jaka jest skala tego zjawiska?**

W szeregu krajów, m.in. w Szwecji badano dokładnie to zjawisko, także ilościowo. Byłem zadziwiony, jak wysoka jest śmiertelność ptaków w takich kolizjach. Wzrasta geometrycznie wraz z prędkością pojazdu, szczególnie powyżej 30 km/h.

Warto w tym miejscu wspomnieć o przezroczystych ekranach dźwiękowych przy szosach. One także, jak każda przezroczysta przeszkoda, bardzo zagrażają ptakom. Naklejanie tu i ówdzie sylwetki drapieżnika poprawia może samopoczucie budowniczych i świadczy o dobrych chęciach, ale nic niestety nie zmienia. Ptaki nadal rozbijają się o pozostałe szklane segmenty.

### ● **Ten numer kwartalnika ukazuje się w wakacje. Na urlopach mamy wiele okazji do obserwowania ptaków. Dlaczego warto to robić?**

Ptaki są idealnie wpasowane w nasz system odbioru - widzimy je i słyszymy. Nie gorzej trafiają też w nasze gusta estetyczne, mogą się podobać ich szaty, wolimy słuchać zięby niż ryczenia osła. Od zarania dziejów człowiek podziwiał je i zazdrościł umiejętności latania.

Ptaki są wdzięcznym przedmiotem obserwacji także z uwagi na bardzo dużą różnorodność wyglądu, wielkości, śpiewu, gniazdowania i innych zachowań i zwyczajów. Podziw budzi też ich zdolność przystosowania i bytowania prawie w każdym otoczeniu, w czym pomagają im ogromna mobilność.

Spotykamy je niemal wszędzie, a okazje do ich podglądania mamy na każdym kroku. Znam przypadek opublikowania pracy na temat ptaków, w której znalazły się obserwacje poczynione przez autora w obozie jenieckim. A poza tym, co bardzo ważne, jest to hobby przyjazne przyrodzie. Szczupaka w jeziorze można złapać tylko jeden wędkarz i to jest strata dla przyrody (chyba że go wypuści). Natomiast tego samego orła nad Bieszczadami może obserwować codziennie każdy, kto ma ochotę i (przy odpowiednim zachowaniu) nie powoduje to szkody ptakowi, a przeciwnie - stymuluje przyjazny stosunek do przyrody.

### ● **Czy ornitologia jest interesującym hobby? Czy trudno je uprawiać?**

Śledzenie ptaków dostarcza wiele przyjemności - jest w tym emocja polowania, wędrowki, przyjaznego kontaktu z przyrodą, nawet kolekcjonerstwa („zaliczanie” kolejnych widzianych gatunków). Na początek wystarczy lornetka i atlas, bo okazje do ich użycia, jak już wspomnieliśmy, trafiają się same. Można to robić samemu, można w grupie czy na zorganizowanej wycieczce. Poznając głębiej zwyczaje ptaków odkrywamy, że są pod wieloma względami fascynujące.

### ● **O tak! A raz nabytej fascynacji ptakami trudno się pozbyć, mnie towarzyszy ona od prawie 30 lat. Dziękuję za rozmowę.**

**Prof. dr hab. Maciej Luniak** jest ornitologiem, emerytowanym profesorem w Instytucie Zoologii PAN. Zajmuje się miejską fauną i problemami ekologii miasta. Przyczynił się do objęcia Lasu Bielańskiego ochroną rezerwatową. Autor i współautor licznych publikacji, m.in. monografii na temat Lasu Bielańskiego (1982) i raportu o jego wartości i stanie przyrody (2002).

# Uspokajanie ruchu po bawarsku

Niemcy mają spore doświadczenie, jeśli chodzi o wyrzucanie ruchu tranzytowego z osiedli mieszkaniowych. Potrafią skutecznie uspokoić ruch na 80% sieci drogowej miasta, nie uciekając się przy tym prawie w ogóle do tak ordynarnych metod jak progi spowalniające. Typowe po-

dejście polega na przegradzaniu relacji wewnątrz osiedli, tak by zniechęcić do skracania sobie drogi ulicami lokalnymi, a także podróży samochodem na krótkie dystanse w ogóle. Przyjrzymy się paru rozwiązaniom z Ratzlbony (150 tys. mieszkańców). ●



Przerwanie ciągłości Schwabelweiser Weg na wysokości Vilsstrasse, tym razem w postaci zgrabnego zieleńca. Dla rowerów pozostawiono metrowej szerokości przepusty po bokach. (AB)



Zagrodzony przejazd pomiędzy Bedelgasse i Johannisstrasse uniemożliwia samochodom bezkolizyjny przejazd pod Nibelungenbrücke. (AB)



Ta szykana na Holzgartenstrasse uniemożliwia bezpośredni wyjazd na Nordgastrasse i zniechęca do skracania sobie drogi przez osiedle do mostu na Dunaju. Oczywiście utrudnienie nie dotyczy rowerzystów. (AB)



Skrzyżowanie Frankenstrasse z Holzgartenstrasse. Przejazd na wprost pomiędzy osiedlami położonymi po obu stronach Frankenstrasse dostępny jest jedynie dla rowerów, podobnie jak wszelkie lewoskręty na skrzyżowaniu. Samochody mogą jedynie skręcać w prawo i jechać prosto drogą główną. (AB)



## Zielone Światło

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

[www.czt.zm.org.pl](http://www.czt.zm.org.pl)

redaktor naczelny: Krzysztof Rytel  
sekretarz redakcji: Melania Żalińska  
skład: Agnieszka Rejowska

Niniejszy biuletyn sporządzony został ze wsparciem finansowym Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej w ramach Rządowego Programu - Fundusz Inicjatyw Obywatelskich

- Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.
- Przedruk artykułów w części lub całości jest dozwolony nieodpłatnie pod warunkiem powiadomienia i przesłania 3 egzemplarzy na adres redakcji.
- Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, reklam i artykułów sponsorowanych. Ceny za reklamę ustalone są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.
- Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 31 maja 2007. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: (AB) Aleksander Buczyński, (KR) - Krzysztof Rytel, (MJ) Marcin Jackowski, oraz inne źródła podane w podpisach.

