

Buspasy – taniej, szybciej, bezpieczniej

Utworzono: piątek, 30, kwiecień 2010 08:02 Ilona Hałucha



Istnieje szereg powodów, dla których komunikacja zbiorowa powinna dynamicznie się rozwijać, zwłaszcza w dużych, przeludnionych aglomeracjach. Po pierwsze jest bardziej wydajna – transportując dużo więcej osób zabiera mniej cennego miejsca. Po drugie, pomaga w walce z zatorami, zanieczyszczeniem środowiska i nadmiernym hałasem. Jest też znacznie bezpieczniejsza od podróżowania samochodem.

Równie ważną sprawą jest nakłonienie mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz praca nad kształtowaniem postaw społecznych akceptujących zmiany, które sprawiają, że będzie ona traktowana priorytetowo w ruchu miejskim.

Buspasy

W Warszawie funkcjonują wydzielone pasy dla komunikacji o łącznej długości około 32 kilometrów. To średni wynik. „Giganci” transportu miejskiego (Londyn, Paryż) mają po około 300 kilometrów buspasów. W Barcelonie i Berlinie jest ich ponad 100 km. Natomiast w Pradze czy Wilnie już tylko po około 20 kilometrów przeznaczonych dla komunikacji zbiorowej.

Przyczyną tych dysproporcji jest głównie czas. W niektórych miastach polityka uprzywilejowania transportu publicznego prowadzona jest od pół wieku, w innych nie trwa nawet dekady. W Warszawie pierwszy wydzielony pas dla komunikacji miejskiej powstał w 1993 roku. Zaledwie kilkusetmetrowe odcinki wyznaczono na ulicy Marszałkowskiej i placu Bankowym. Z kolei w ubiegłym roku uruchomiono najdłuższy do tej pory buspas na Trasie Łazienkowskiej (jego łączna długość w obu kierunkach wynosi ponad 11 kilometrów). Również w 2009 roku, na Trasie W-Z, wydzielono pierwszy PAT (pas autobusowo-tramwajowy, zwany potocznie trambuspasem).

Buspasy – taniej, szybciej, bezpieczniej

Utworzono: piątek, 30, kwiecień 2010 08:02 Ilona Hałucha

Wyznaczenie buspasa nie jest rzeczą prostą i nie staje się z dnia na dzień. Poprzedza go wiele analiz i uzgodnień. Pasy dla komunikacji wydziela się tam, gdzie jest to uzasadnione występowaniem lokalnych utrudnień i zatorów (korków). Pod uwagę brana jest również wielkość ruchu pasażerskiego, koszty inwestycji oraz przewidywane korzyści dla komunikacji zbiorowej (krótszy czas przejazdu), a także ujemny wpływ na ruch samochodów prywatnych. Zarząd Transportu Miejskiego, po przeprowadzeniu analiz i prognoz, przygotowuje wniosek w sprawie wydzielenia pasa dla transportu zbiorowego, który trafia do Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy. Z kolei Biuro przygotowuje rekomendację i uzasadnienie do wniosku i przekazuje go do prezydenta miasta. Jeśli prezydent wyrazi zgodę na inwestycję, ZTM opracowuje projekt zmian organizacji ruchu w porozumieniu z policją i Zarządem Dróg Miejskich. Następnie projekt musi zostać zatwierdzony przez miejskiego inżyniera ruchu i przekazany do realizacji przez ZDM.

Taniej, szybciej i bezpieczniej

Podróżowanie środkami transportu publicznego jest znacznie tańsze od jazdy własnym samochodem. Cena miesięcznego biletu uprawniającego do jazdy wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi w stolicy wynosi niepełna 80 zł. Koszt benzyny oraz np. opłat parkingowych jest dużo wyższy.

Niezależnie od pory dnia, autobusy i tramwaje kursujące Trasą W-Z między ulicą Targową i placem Bankowym osiągają średnią prędkość około 21-23 km/h i pokonują ten odcinek w około 7 minut. Przed wyznaczeniem buspasa w godzinach szczytu prędkość spadała nawet poniżej 6 km/h, co powodowało, że przejazd mógł trwać więcej niż 20 minut.

Buspasy pozytywnie wpływają też na bezpieczeństwo ruchu drogowego, gdyż ułatwiają kierowcom włączanie się do ruchu. Autobusy są duże, widoczne z daleka, jeżdżą wolniej i rzadziej niż samochody osobowe. Dlatego wydzielenie dla nich skrajnego prawego pasa ułatwia np. wyjazd z miejsca parkingowego. Ich rola nie kończy się jednak na obniżaniu ryzyka wystąpienia wypadków. Z buspasów korzystają także pojazdy uprzywilejowane – policja, karetki pogotowia i wozy strażackie. Przejazd zakorkowaną ulicą może trwać zbyt długo w sytuacjach, gdy liczy się każda minuta.

Ekologiczne i efektywne

Silniki spalinowe emitują do atmosfery różne zanieczyszczenia: dwutlenek węgla, tlenki siarki i azotu itp. Samochód osobowy wytwarza średnio 140 gramów CO₂ na każdy przejechany kilometr, natomiast autobus dużo więcej - około 880. Jednak w przeliczeniu na liczbę przewożonych osób, to komunikacja zbiorowa jest górą. W każdym samochodzie osobowym poruszającym się po Warszawie znajduje się 1,3 osoby (w trzech spośród czterech samochodów jedzie tylko kierowca). Natomiast autobus przegubowy pomieści nawet do 170 pasażerów, a na drodze zajmuje tyle miejsca co 4 samochody osobowe. Nawet jeśli założymy mniejsze wypełnienie (około 50%), to i tak autobus wyemituje mniej spalin w przeliczeniu na osobę. Co więcej,

Buspasy – taniej, szybciej, bezpieczniej

Utworzono: piątek, 30, kwiecień 2010 08:02 Ilona Hałucha

dzięki wydzielonym pasom autobusy mogą szybciej pokonać swoją trasę niż samochody stojące w korku.

Wyznaczanie kolejnych buspasów sprawia, że przybywa pasażerów komunikacji miejskiej. W latach 2005-2006, kiedy autobusy, tramwaje i samochody osobowe poruszały się po wspólnych pasach, liczba pasażerów komunikacji na Trasie W-Z stopniowo malała. Po wydzieleniu w 2007 roku torowiska tylko dla tramwajów ten niekorzystny trend się odwrócił. Pasażerów jeszcze przybyło po uruchomieniu pasa autobusowo-tramwajowego w 2009 roku.

Za i przeciw

Przeciwników buspasów wśród kierowców nie brakuje nie tylko w Warszawie, ale także w innych europejskich miastach. Standardem są protesty wpływające do zarządców dróg po wydzieleniu kolejnego pasa dla transportu publicznego. Jednak nie wszędzie tak się dzieje. W Turynie ponad 50 proc. kierowców zadeklarowało chęć korzystania z komunikacji miejskiej, jeśli buspasów będzie więcej. W naszej portalowej sondzie internauci również opowiadają się za ich wyznaczaniem (prawie 90 proc. głosujących uważa buspasy za dobre rozwiązanie).

W zależności od decyzji władz danego miasta z pasów dla autobusów mogą korzystać również inni użytkownicy dróg, np. taksówki (jeśli przewożą pasażerów), rowerzyści lub motocykliści czy pojazdy niepełnosprawnych. Natomiast będąc kierowcą nieupoważnionym do jazdy po wydzielonym pasie ruchu, lepiej na niego nie wjeżdżać, ponieważ mandaty za to wykroczenie są dość wysokie (w europejskich miastach od 50 do ponad 130 euro lub nawet 120 funtów). W Warszawie w pierwszym dniu funkcjonowania buspasów na Trasie Łazienkowskiej w ciągu zaledwie 4,5 godziny zarejestrowano ponad 600 takich wykroczeń, a w całym ubiegłym roku straż miejska wstawiła tam ponad 4 tys. mandatów.

Aby przyciągnąć kolejnych pasażerów komunikacja zbiorowa musi być punktualna (zgodna z rozkładem jazdy) i zapewniać krótszy czas przejazdu niż jest to możliwe prywatnym samochodem. Dlatego tak ważna jest kontrola buspasów. W stolicy powstanie pierwszy system automatycznej kontroli, który obejmie instalację około 120 kamer na ponad 50 kilometrach pasów autobusowych. System może być uzupełniony o mobilne kamery zamontowane w autobusach lub specjalnych pojazdach zaparkowanych obok pasa.

Zanim system monitoringu zacznie funkcjonować, Zarząd Transportu Miejskiego zdecydował się na edukację kierowców. Trwająca od miesiąca kampania społeczna „Jedź właściwym pasem” ma podkreślać korzyści, jakie przynosi uprzywilejowanie transportu publicznego oraz zalety buspasów.

(na podstawie materiałów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie)
Ilona Hałucha