

## Bazylea – metoda na miłe miasto cz. II

Utworzono: wtorek, 10, maj 2011 08:25 Jacek Wesolowski

---



Dzisiaj w Bazylei ok. 17% podróży, w tym dojazdów do pracy, odbywa się rowerami, których jest o połowę więcej niż samochodów. Sprzyjający „miękkiemu transportowi” klimat ulic zapewnia w dużej mierze wciąż powiększana strefa „Tempo 30” (czyli ograniczenia prędkości do 30 km/h), obejmująca przede wszystkim ulice mieszkaniowe, ale niekiedy także większe ulice centrum.

Rozwój dróg rowerowych został zadekretowany po raz pierwszy już w 1975 r.<sup>11</sup> Zaczęto od urządzania dwóch tras na mniej obciążonych ulicach. W krótkim czasie ruch rowerowy wzrósł o 21% (lata 1975-80). Na przełomie wieków kończono realizację sieci o całkowitej długości 140 km, co wraz z 285 km na terenie kantonu Basel-Land daje imponującą sieć w całej aglomeracji. Dróg rowerowych jest kilka typów: w pełni wydzielone, pasy dla rowerów na jezdniach (w tym pasy przeciwnie do głównego kierunku ruchu, przy ograniczeniu prędkości do 30 km/h możliwe nawet bez wydzielania), zwykle uzyskane po zwężeniu jezdni, pasy łączone autobusowo-rowerowe oraz ulice o ruchu 30 km/h (bez segregacji pojazdów). Swego rodzaju manifestacją nowej polityki stało się zamknięcie przejścia podziemnego przy dworcu i przeznaczenie go dla rowerów. Specyfiką regionu są ścieżki przekraczające granice państwowe. Na rowery czekają miejsca do parkowania na dworcach i krańcach linii tramwajowych. Na wielu dworcach kolejowych rowery można wypożyczać (od 1952 r.). Rowery można też, poza szczytem, przewozić tramwajami – mają one w tym celu specjalne stelaże wewnątrz wagonów.

Tramwaj elektryczny, uruchomiony w 1895 r. i od razu znajdujący się w gestii miasta, miał w Bazylei gęstą sieć linii miejskich, ukończoną w 1934 r. (w 1997 r. 49 km tras). Dopełniała ją 6 tras wylotowych, z których część należała do innych przewoźników. Jeszcze w „samochodowym dwudziestolecu” (1950-1970) wydawało się, że tramwaj zostanie zlikwidowany: w mieście rozbudowywano sieć trolejbusów

(1941, 1956), francuskie i niemieckie gminy stopniowo likwidowały linie transgraniczne, a sami bazylejczycyomal nie przegłosowali usunięcia tramwajów w referendum (stosunkiem głosów 1:1,2; 1955 r.). W obrębie miasta czasy te przyniosły jednak zaledwie jedną kasację linii, tramwaje dotrwały więc do zmiany polityki prawie nietknięte.

Ograniczeniom dla samochodów musiała oczywiście towarzyszyć modernizacja i uprzywilejowanie transportu publicznego. Już sama organizacja ruchu kołowego uprzywilejowała tramwaje. Miały one, jak dotąd, przejeżdżać przez centrum, ulicami z ruchem ograniczonym, podczas gdy wyłącznie płatne parkowanie miało odbywać się na jego obrzeżach. Atrakcyjność tramwajów ma również gwarantować wysoka częstotliwość: poszczególne linie (i część omnibusowych) są obsługiwane co 7 i pół minuty.<sup>12</sup> Na głównej linii przechodzącej przez handlowe centrum, tramwaj jedzie średnio co ok. 70 sekund. Aby zaoferować wystarczająco dużo miejsc siedzących, na połowie linii wprowadzono pociągi trójwagonowe (np. „Grossraumwagen” z dwiema przyczepami, albo dwa „Grossraumwagen” z przyczepą w środku) lub tworzy je układ dwóch wagonów przegubowych. Wszystkie kombinacje sięgają nawet 45 m długości, i to przy prowadzeniu ruchu wąskimi i krętymi ulicami starego centrum.

Podstawowa sieć linii miejskich obsługiwana jest przez Basler Verkehrs-Betriebe. W 1997 r. BVB miało 129 motorowych i 78 doczepnych (niektóre częściowo niskopodłogowe) wagonów tramwajowych, autobusów zaś tylko 82 (w tym niektóre na gaz) i 8 trolejbusów.<sup>13</sup> Wąskotorowe tramwaje (1000 mm), obsługujące 8 linii, wykonywały cztery razy więcej pracy przewozowej niż omnibusy, mimo że ich sieć jest nieco krótsza od autobusowej (49 km i 57 km). Wagony w Bazylei są bardzo długowieczne: w 1997 r. ok. 30% z nich było wyprodukowanych w latach 1948-51. Wagonów niskopodłogowych długo nie było – eksploatowano jedynie krótkie niskopodłogowe człony albo przyczepy z częściowo obniżoną podłogą. 32 dziewięciocłonowe wagony Combino wprowadzano dopiero od 2000 r. Jednak system jest nowoczesny, już w latach 80. miał komputerowo sterowaną centralę ruchu. Nowoczesność można też mierzyć ułatwieniami, które przyznano tramwajom: wzbudzana sygnalizacja uliczna jest powszechna, gdzieś wprowadzono (kosztem jezdni) wydzielone torowiska albo wysunięte krawężniki na przystankach, umożliwiające wsiadanie z chodnika.

W aglomeracji funkcjonuje system Baselland Transport AG (BLT), powstały w 1974 r. z fuzji podmiejskich przewoźników tramwajowych. Firma obsługuje trzy linie tramwajów regionalnych (w tym jedną obsługującą gminę francuską) przy pomocy 100 wagonów oraz linie autobusowe (30 pojazdów). Od 1995 r. wszystkie tramwaje regionalne bezpośrednio przechodzą na ulice centrum, przecinając całe miasto, a ich doprowadzenie do Dworca SBB dodatkowo skomplikowało i tak już złożony tramwajowy węzeł. Koordynacją sieci tramwajów, autobusów i pociągów lokalnych zajął się związek transportowy Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), obejmujący 163 gminy leżące w granicach czterech kantonów. Sąsiadujące obszary Alzacji i Badenii, objęte własnymi systemami taryfy zunifikowanej, są powiązane taryfowo z TNW – możliwy jest np. zakup biletów i abonamentów transgranicznych. Od czasu założenia TNW (1987, zmiana zasad 1990) udział transportu publicznego w kantonie

Basel-Stadt w podróżach do pracy (szkoły) wzrósł z 65% do 70%, w aglomeracji z 39% do 46%, na peryferiach z 35% do 37% przewozów.<sup>14</sup> Od innych związków transportowych TNW wyróżnia się ponadto tym, że nie tworzy osobnej biurokratycznej struktury, a jej funkcje spełnia zarząd jednego z regionalnych przewoźników (BLT). Podstawą prawną jego istnienia stała się umowa między zainteresowanymi kantonami a przedsiębiorstwami transportowymi. Wśród jej szczegółowych postanowień znajduje się np. zobowiązanie kantonów lub gmin do subwencjonowania każdego abonamentu zakupionego przez mieszkańca (25 franków).<sup>15</sup> Abonament stał się dzięki temu tani – podróżnego kosztował on tylko 59 franków miesięcznie (64 franki w 2008 r., przy zakupie abonamentu rocznego cena miesięczna spada do 54 franków). Wprowadzony na tych zasadach w 1984 r., był 23 lata później w posiadaniu ok. 37% mieszkańców kantonu Basel-Stadt. Rozprowadza się go pocztą, aby wiadomo było, jaka część należnej subwencji przysługuje TNW od poszczególnych gmin czy kantonów (legitymowanie klientów przy zakupie byłoby w złym guście).

---

Przypomnijmy dla porównania: koszty parkowania samochodu na parkingu kubaturowym w centrum wynoszą od 1 franka za godzinę nocą do 1,50 franka za pół godziny w robocze popołudnia. Pozostawienie samochodu na czas pracy kosztowałoby więc prawie 30 franków dziennie albo miesięczny abonament za ok. 200 franków. Mimo popularności, transport publiczny jest dotowany przez kanton i gminy kwotą ponad 50 mln franków rocznie, choć jego wyniki nie są złe na tle innych przedsiębiorstw. Każda linia tramwajowa była deficytowa, od 6% do nawet 60%. W przeciwieństwie do linii miejskich, trasy regionalne bywały dochodowe<sup>16</sup>, co jest kolejnym dowodem żywotności tramwajów dojazdowych. Natomiast wysokie koszty eksploatacji i – postrzeganej jako niezbędna – rozbudowy sieci trolejbusowej, skłoniły miasto do stopniowego przechodzenia na trakcję autobusową – dawne linie trolejbusowe przejmują do obsługi autobusy na biogaz; ich trasy są sukcesywnie wydłużane. Jest to „pod prąd” dominujących obecnie trendów, które można zaobserwować w Zurychu, Genewie i Lyonie.

Mimo to, dzięki konsekwentnie realizowanej polityce proekologicznej, trudno znaleźć inne tak duże miasto, w którym funkcja transportowa byłaby mniej uciążliwa. Szczególnie sugestywnie wypada porównanie ruchu z podobnej wielkości Genewą: najbardziej obciążona śródmiejska arteria Bazylei przenosi tylko ok. 40% ruchu podobnej arterii genewskiej, zaś natężenie ruchu na pozostałych fragmentach sieci jest takie, jak na bocznych ulicach śródmieścia Genewy.<sup>17</sup> Prostymi środkami, bez wielkich inwestycji, z wykorzystaniem każdego dostępnego sposobu, uzyskano stan równowagi, w którym śródmieście jest czyste, mało hałaśliwe, centrum jest popularne wśród mieszkańców, odległości są krótkie, a każdy użytkownik ulicy może czuć się bezpieczny. Badanie społeczne mieszkańców wykonane w 2007 r. wykazało, że 95% respondentów jest zadowolonych z transportu publicznego, choć jednocześnie wzrosła liczba osób uznających sytuację transportową za problematyczną (z 6,6% w 2005 do 8,3% w 2007 r.). 87% osób przemieszcza się codziennie bez użycia samochodu (wzrost z 83% w 2003 r.). Co interesujące, Bazylea należy do tych nielicznych miast, gdzie spada wskaźnik motoryzacji: liczba gospodarstw domowych bez samochodu wzrosła z 38% w 2005 r. do 40% w 2007

r.<sup>18</sup>

Bazylejczycy oczywiście mają kolejne pomysły na to, aby było jeszcze ciszej, bezpieczniej i wygodniej. Właśnie zanoszą się na odbudowę pierwszej linii transgranicznej do Weil am Rhein (planowane otwarcie w 2012 r.). Zobaczmy, co jeszcze wymyślą.

arch. Jacek Wesołowski  
Instytut Architektury i Urbanistyki  
Zakład Historii Architektury i Konserwacji Zabytków  
Politechnika Łódzka

Przypisy:

11. Jürg Tschopp, Integration of bicycles and public transport in Basel, Switzerland, Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Hochbau- und Planungsamt, 1997.
12. Pierwotnie co 6 minut w dzień i 15 minut wieczorem – obecnie częstotliwość wieczorną zagęszczono do 12 minut.
13. Dane za BVB Geschäftsbericht 2007.
14. Dane z witryny TNW, URL <http://www.tnw.ch/content/tnw/unternehmen/zahlen.aspx> (V '08).
15. TNW, Rechenschaftsbericht. 3 Jahre TNW, Basel, 1990.
16. Baselland Transport AG Geschäftsbericht 1994.
17. Jacek Wesołowski, Transport miejski. Ewolucja i problemy współczesne, jako: Zeszyty Naukowe nr 918, Wyd. Politechniki Łódzkiej, Łódź, 2003, s. 266.
18. Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Politikplan 2008-2011, na witrynie oficjalnej kantonu, URL: <http://www.bd.bs.ch/politikplan-2008-2011.pdf> (V '08).

Artykuł jest częścią publikacji „[Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego](#)”, wydanej w 2008 roku jako ebook przez Instytut Spraw Obywatelskich. Autor – dr hab. inż. Jacek Wesołowski - opisuje w niej, jak metropolie i miasta w Europie i na świecie godzą potrzeby transportowe swoich mieszkańców z zapewnieniem im wysokiej jakości życia bez spalin i hałasu. W książce są omówione najnowsze tendencje w urbanistyce, a także w polityce Unii Europejskiej wobec miast. Publikacja ukazała się dzięki wsparciu ze Środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego, a także budżetu państwa z Funduszu dla Organizacji Pozarządowych.