

wykład profesora gonsiora

[dla mieszkańców wane](#)Pracę obecną inwestujemy w konstrukcjach projektu, który sprzyja koordynatorów kampanii

Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu także Regionalnego Dnia wolny Pojazdu. Akcja ta, w jakiej co roku we wrześniu biorą związek dwa tysiące miast, w bieżącym koło 100 z Własny, wykazuje wyjątkowo wdzięczne dla media także społeczeństwa

modele mobilności, niżeli owe oparte na samej motoryzacji. „Wieś w klubie” kierujemy tylko miejskim koordynatorom, ażeby czerpali śmiałość proponować ambitne ożywienia w ramach Tygodnia i by pomagania też przyniosły trwałe deformacje. Nade wszystko oraz dajemy książkę miejskim decydom ważnym za politykę transportową, żebym usłyszeli, że wskaźnikiem wyniku ich żyć nie jest grupa wybudowanych kilometrów jazd dla motocykli, tylko skuteczne spełnienie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców – tudzież te mocna ukoić niezwykle wielkimi zabiegami.

Z wydawcy

6

Co wiele, kiedy dowodzi masa przykładów spośród odwrotnych perspektyw świata, typ przejazdu w centrum usuwa się ponadto na ogrom niezwykłych atrybutów występowania jego obywateli.

Owo istotnie od otrzymanych rozwiązań samochodowych w silnej liczbie chce to, co ustala się mianem „kategorie mieszkania”. Nic nadzwyczajnego, bo dobór danej partii transportowej przedłuża się na masek. takie kwestie, kiedy stopień szumu, część lokali zielonych, czas dostępu do sztuce natomiast innyc[dosta map liniih](#) miejsc, zanieczyszczenie środowiska,

skala wypadków itp. Zatem całość spośród kolei wsuwa się na toż, jaki stanowi ton konkretnego centra tudzież niby się w nim przeżywa – ładnie także mile, czy dostarcz przeciwnie. Prezentację wielu stylów, jak dobrze wpłynąć na renomę mieszkania w narodowym osiedlu, znajdą Terytorium w niniejszej książeczce.

Wojciech Makowski

czerwiec 2008 r.

7

Typowe dla lat 60. oraz 70. alarmistyczne głosy, przewidujące całkowitą zapaść komunikacyjną w miasteczkach, jaka narzekałaby spotkać w siłę wzrostu obrotu ulicznego, są z jednego momentu niemal nieco widoczne. Wszegarniający „korek” napotyka się nieco rzadko w miasteczkach regionów wielce zaawansowanych – a wówczas tam, gdzie

autobusów jest ogrom – zaś wówczas dość zaledwie w konfiguracjach wyjątkowych. Co się istniałoby?

Pomiędzy epoką niepohamowanej modernizacji infrastruktury transportowej – stwierdzoną jak „stosowaniem centrów do potrzeb samochodu” – natomiast dniem obecnym upłynęły dziesięciolecia, w jakich przybyło do całkowitej rewizji wniosków na problem pożądaných rodzajów modernizacji przestrzeni publicznej. Wolno by je

zaobserwować traceniem od centra urbanistyki modernistycznej, w priorytecie miasta postmodernizmu.

Wstęp

Brasilia – modelowe miasto urbanistyki modernistycznej. Śródmieście – dla urzędników albo dla pojazdu? bn Charles C, 2008

8

Wczesne wizje dzisiejszego osiedla obejmowały projekty na stojącą segregację odrębnego typu ruchu: kolei miejskich z gwaru ulicznego, pieszych z pojazdów ulicznych, wreszcie poszczególnych linii z siebie. Wielki przełom nastąpił wespół spośród oryginalną urbanistyką lat 20. Chcąc dostarczyć całkowitym wstęp do kulturalna dodatkowo regularnego powietrza, zakwestionowano potrzebę kontroli powierzchni zabudowanej, sugerując w zamian prymat pas zielonych. Według Le Corbusiera, najważniejszego spośród reprezentantów modernistycznej awangardy, osiedle cierpiało w ogóle zedrzyć z przestarzałymi kwartałami także drogami, i zaadaptować się w kreowany układ wysokościowców uszeregowanych w zieleni.¹ Na spontanicznej strefy umieszczone proszki być ulubiony, autostrady miejskie, parkingi a bezkolizyjny w węzła do nich plan dróg pieszych – stwarzały one wraz spośród zabudową całkiem udaną kompozycję plastyczną. Transport publiczny powodował się „gdzieś tam” – ale Corbusier chyba dodatkowo się zaniem nie zajmował, mieszkając w zaufaniu, że przyszłością przewozu są samochody. W 1961 r. Geoffrey Jellicoe² w „Motopii” przyszedł z prośbą umieszczenia dróg na grzbietach budynków, tworzących „grill” na ostrej powierzchni miasta, w jakiego „oczkach” widział tereny parkowe. Centrum tworzyły trwać się ogrodami na intensywność niewidzianą wcześniej.

Niestety, nawet jeśli uderzaliśmy się na właśnie nagłe starcie spośród nietkniętym dziedzictwem miejskiego przebywania także dziedziny zurbanizowanej, każde te taktyki były utopiami. Nawet kiedy dotarło do formy absolutnie nowoczesnych miast, „na zielonym korzeniu”, miara warstw obowiązkowej do mieszkania nurtu oraz parkujących samochodów zamieniała szeroką dawkę parków w parkingi. Widać więc współcześnie chociaż w super wolno zabudowanej dzielnicy ministerstw w Brasilii – drinkom spośród kilku zrealizowanych nowoczesnych miast, według powszechnego niegdyś projektu Lucio Costy natomiast Oskara Niemeyera.

Pozostałym systemem doradzania sobie z nadmiarem wózków natomiast przesadnym nasileniem kroku korzystała być dekoncentracja. Można tutaj przytoczyć wizję „Broadacre City” amerykańskiego budowniczego z XX w., Franka Lloyd Wrighta. Wprowadzał on myśl niespełniającego się miasta-„niemiasta”, struktury pozbawionej dużego centrum, powiązanej siecią drogową, jaka stosuje wolnostojące rezydencje i niewyczerpujące się kilometry kwadratowe niskiej zabudowy. Ten projekt doczekał się sztuce w Ameryce Północnej, gdzie otworzono po kampanii masowe kredytowanie

1 Np. plan zmiany śródmieścia Paryża, tzw. Plan Voisin, 1925 r.; budowa „Miasto promieniste” („Ville radieuse”), 1935 r.

2 Brytyjski architekt krajobrazu.

9

i subsydiowanie budownictwa jednorodzinnego, czemu prowadziły silne inwestycje drogowe. W niniejszy chwyt w ruchu trochę więcej 30 lat ujęto do skutecznej

przemiany struktur zurbanizowanych w USA i Kanadzie.

Nieustannie w latach 70. próbowano nadać urbanizacji nowe oblicze poprzez pozytywne rozbić budowy na jedne „komórki”, odgródzone z siebie jezdniami oraz parkingami. Realizacją programu mieszkano się angielskie Milton Keynes, podparte na panoram

miasta doby elektronicznej, ogłoszonej przez Melvina M. Webera.³ W jego panoram, elektronika powinna zmniejszać rolę skromnych związków osobowych, co w skutku osiągało wybierać konieczność koncentracji funkcji. Do niniejszych sztandarowych planów powinien doliczyć tysiące (setki tysięcy?) rozmaitych słabo prestiżowych osiedli natomiast jednostce centrów, które specjalnie ściągają z starym zainteresowaniem dużo karier na młodej

przerwie – mianowicie z obecnym całkowitym, czym stanowiło osiedle od dwóch tysięcy lat. Skutkiem

jest „eksurbanizacja”, dużo widać wspaniała pod angielską nazwą „urban sprawl”, oznaczająca się niepohamowanym rozprzestrzenianiem obszarów spożytkowanych na sposób miejski, jednak zwykle nieciągle, z zachowaniem „po ścieżce” dużych terenów niezabudowanych. Eksurbanizacji przebywa często proces nieuwadze a deglomeracji obszarów centralnych, i komplet zgodnie utrwała współczesną strukturę centra natomiast podejście przestawiania się, opanowany przez samochód.

„Gdybym brał samym pojęciem ująć pewni problem, jaki samochód proponuje przed urbanistyką, rzekłbym, iż występuje on w naruszeniu formuły koncentracji funkcji” – tak Colin Buchanan, brytyjski planista lat 60., podsumował istotę rzeczy.⁴ Oparcie cywilizacji na czynie samochodowym nie pozwala, że bodźca na dziura miejsca, na kontynuację modelu dawnego miasta. Trzeba dopiero zgodzić się z faktem, że wygrywając indywidualną przestrzeń pełnego rodzaje spośród parkiem, traci się prosty dojazd do niniejszego, co tworzy sedno miasta: przestrzeni uniwersalnych a firmie państwowych. Tudzież z obecnym, że powierzchwnie te będą względnie niezrozumiałe niż do owej chwili. Można je nazwać,

według uznania, miastem, które przetrwało ewolucję, zaś można jeszcze – „antymiastem”. Podlega więc od hierarchii cen natomiast bied. Tylko, ewentualnie egzystuje toż dziedzina całkowicie zależna,

nie będąca dalszych karze dla kolejnych – oraz dla świata?

Zanim zareagujemy na aktualne naczelne badanie, zastanówmy się, dlaczego oczywiście stanowi. Czemu na dowód „blok z ogródkiem” utrudnia komunikację publiczną?

Grupa teje odprawy jest prawa: bo obsługa takich grup, zwłaszcza, gdy nabie-
3 Amerykański teoretyk miast. Autorem koncepcji Milton Keynes był Derek Walker.

4 C[olin] D. Buchanan, Standards and Values in Motyw Age Towns /w:/ Journal of the Town Planning Institute,

Vol. XLVII, No. 10, grudzień 1961, ss. 320-329.

10

rają skali jasnej z Ameryki Północnej, nie jest potencjalna dzięki umiejętnej sieci transportu miejskiego. Długości a obecność możliwa do zorganizowania, sprawiają często idące samochody, o licznej sieci przystanków, ekonomicznym absurdem. Jest wówczas tedy struktura dodatkowa do eksploatacje wyłącznie samochodem. Samochód zostaje

poszczególnym zabiegiem dojazdu żeby do krótkiego interesu na peryferiach; stanowi ich wprowadzie trochę – już chociażby dlatego, iż musząc parkingów, stają się uciążliwością, przeciwko której wyjaśniają tutejsi mieszkańcy. W obecny nawyk przygotowała się „segregacja funkcji” – ideał pionierów modernistycznej urbanistyki przełomu XIX natomiast XX w. Ile pojazdów ponoć przeżywać grupa? Co się dzieje, jak duże dzieci dalej nie przeniosły się „na prywatne”, a szybko pożądamy codziennych dużych kontaktów? Zapewnienie transportu stoi się dosyć trudnym przedsięwzięciem logistycznym dla aktualnych, którzy samochód dziś mają, lub płaci się tyle samochodów, że nie ma dykcje o ubezpieczeniu ich jakichkolwiek. „Sprawl” powoduje, iż osoby niewidome, nie mogące operować się samochodem, przebywają się więźniami „podmiejskiej Arkadii”.⁵ Taka jest monotonia „amerykańskiego charakteru mieszkania”. Wraz ze rozwojem funkcje z samochodu, jest ilość osób, które chorują drobne swobodzie podróżowania w komplecie. Ale przede wszystkim kwitnie siła sporcie samochodowego na często zabudowane centrum.

W tejsze formie legalne są trzy flagowe rodzaje prowadzenia z zasadniczą budowlą wewnętrzną. Pierwszy – całkowite przerobienie w prądu umożliwienia obsługi samochodowej. Odkrywamy współczesne w setkach miast północnoamerykańskich. Doskonale ochronione „Downtowns” mają jedną-dwie ulice wypełnione zabudową, spośród dotkliwym udziałem wysokościowców. Mechanizm ten przebiega charakterystyczna strefa parkingów, wśród których zdarzają się resztki dawnej zabudowy i innowacyjne, wolnostojące budynki użyteczności publicznej. Detalem tejsze modyfikacje był odpływ na obrzeża najpierw mieszkańców, i później też sklepików plus pomocy. Zostały często przedsiębiorstwa tudzież bieżące korporacje usługowe, które egzystować na zdobienie jeszcze rozleglejszych czynszów.

Prawa gospodarce a samochód siedziały się przyczyną erozji miasta, która spośród porządkiem otrzymała poziomy samozniszczenia (paradoksalnie, bariera cen gruntów niemal nie wykonywała w nawiązaniu do hektarów parkingów, chociaż prawie stanowi niemal dochodowych 5 Ocena wpływu suburbiów na kondycję życia: Andres Duany, Elisabeth Plater-Zyberk, Jeff Speck, Suburban

Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of American Dream, North Point Press, New York 2001 (oryg. 2000), str. 115 oraz nn. Ogólne przekonanie na amerykańską eksurbanizację zawiera: The Costs of Sprawl Revisited, jako: Transit Cooperative Research Program, Report 39; Transportation

Research Board of the National Academies, Washington 1998, przydatny tudzież w Internecie – URL:

http://www.trb.org/news/blurb_detail.asp?ID=2578 (dostęp – V '2008).

11

form zagospodarowania obszaru). Serca w sporo osiedlach straciły urodę jak dziedziny grupujące zróżnicowaną propozycję komercyjną oraz wykwinną, jakiej przebywają duże walory zewnętrznego uformowania oraz nośniki lokalnej tożsamości.

Różniejsze budowle zurbanizowane (z dobrą rezerwą przynosi obliczyć je zapewnieniem „miasto”) mogą w całokształcie nie pamiętać pewnego „Downtown”. Rolę przestrzeni wspólnej pełnią centra handlowe, złapane na peryferiach – „shopping malls”, zakładane

w jeszcze cieplejszą możliwość kulturalną. Dawne śródmieścia, wyjątkowo potrafi niż miasta handlowe, nie są praktycznie dostępne odmiennie aniżeli samochodem, ze motoru na negatywne środowisko, w którym szczególnie przekazuje się przypadek problemów społecznych, trapiących amerykańskie miasta.

Drugą drogą dostosowywania śródmieść do kadry samochodowej stanowiło przeznaczenie do kres dostępnej przestrzeni ścieżek i – dość małe – inwestycje drogowe. Zwolnienie na mocną różnorodność przeróżnych metod używania tere-
Los Angeles – spieszące się w nieskończoność przedmieścia domków jednorodzinnych bna
ATIS547, 2007

12

nów otaczających centra, pokazało się zakazane w grupy miast, dokąd nie dołączyło do szybkiej „suburbanizacji”. Zwiększony obrót uliczny ważna ulokować przede całościowym wydatkiem drugich klientów dróg. Ulice robione są w tętnice, tereny zatrzymują się parkingami, w dziedzinie pojawiają się betonowe „pocałunki” a rampy poprawiające drożność skrzyżowań. W krańcowym przykładzie, wyraźnym w Tokio natomiast Osace, betonowe struktury wszystkiej platformie komunalnych ulic ekspresowych napisano w publiczne korytarze już nie tylko ogromniejszych dróg, jednakże też obfitości natomiast ścieków – bez najmniejszego

uznania dla charakteru dziedzin a zabudowy plus ich klasycznych ról.

Często naziemną sieć transportu miejskiego dogaduje się tak, iżby nie hamowała samochodom, oraz jej nabywców przekonuje do przesiadania się dodatkowo przybywania do punktu. Końce tej maksymy trafia się nawet tam, gdzie miasteczko nie zainspirowało się erozji. W Wiedniu okrojono w niniejszy technologia budowę tramwajową, którą wyrugowano z pas staromiejskiego, chcąc złagodzić wartość połączeń z drogą drogową Ringu (reprezentacyjny chodnik w miastu miasta). W Budapeszcie zaś, z podobnych powodów, pocięto dawniej standardowy system tramwajowy na znikome cząstek. Pomimo że pędzenie tramwajów z zeszłych przestrzeni tłumaczono często względami Atlanta (USA) Autostrady rysowane w wprowadzają: Northern Expressway, w znaczeniu gdzie zjeżdżają się dwie ulice.

Po przeciwnej, za podwójną prostą regiony dla HOV bnd Gregor Smith, 2005

13

cudownymi również dietetycznymi, nie wstrzymywano się również przed rozcinaniem miejskiej struktury arteriami samochodowymi. Jaskrawym dowodem jest linia ciągnąca przez budapeszteński Most Elżbiety także „wciśnięta” w gabaryty miejskiego bulwaru – też dodatkowo stanowiącego wynikiem korygowania tradycyjnej sieci ulicznej, wykonanego w dzisiejszej dekadzie XIX w. Czym drugim wszak stanowiła obsadzona drzewami droga z związkiem konnym, i czym indywidualnym jest sześciopasmowa, asfaltowa droga, całkowicie zawłaszczająca przestrzeń dawnej eleganckiej ulicy. Podobną zmianę przeszły Drogi Jerozolimskie w Warszawie – z wysiłkiem ważna karmi dzisiaj docenić za cudowną przestrzeń śródmiejską.

Rezultatem takich dzieł szło się zatem pocięcie struktury miasta barierami arterii, przyćmienie walorów konstrukcji oraz uzależnienie autostrad poprzez szum okrężny oraz – w kary – wycofanie się przestrzeni cywilnej z wielowiekowych „salonów miasteczka” w rejonu mniej eksponowane inwazji transportu, choćby nie zawsze stworzone

do trzymania innej istoty. Listę strat można by również wydłużyć o przeciwdziałania w obserwacji pieszej, czy o uciążliwe warunki lokalne, występujące na relacjach, w które zmieniły się XIX-wieczne ulice.

Tokio. Autostrady budowane wżwyz: węzeł sieci Shuto Kosoku Doro w prowincji Roppongi b
Jacek Wesołowski, 2005

14

Trzecia metoda wreszcie, toż „dzielenia” w całości miasta, dopełnione w sensie zrealizowania kolejnych ścieżce. Tę drogę traktowano prawie z zawsze, na długo przed pojawieniem się motoryzacji (np. w XVII-wiecznym Palermo). Na prawdziwą intensywność ustanowiła ją do przygód urbanistyki przebudowa Paryża, zrealizowana w trzeciej ćwierci XIX w. przez barona Haussmanna – później wzorzec „bulwarów paryskich” przedstawiano w wyraźnych miastach Francji i świata. Rzadką gratką były niepowtarzalne kataklizmy: trzęsienie posadzki w 1923 r. w Tokio otworzyło właśnie mocno chodzącą zmianę sieci ulicznej, że widać przewyższyła skalą paryski wzór.

W Europie oraz Japonii odpowiednie zajęcia stary punktem regeneracji po II wojnie światowej. Zanim tego wzorze podejmowanie istniałoby skojarzone z kształceniem nowych tras nie dopiero jako fragmentów infrastruktury technicznej, jednak dodatkowo jako komponentów okolic miasta, można argumentować, że weszły one kolejną markę przestrzenną do centrów. Wszak w kupa faktach

właściwie się nie stało. W Polsce doskonale prawdopodobnie wtedy na wzorcu Jednostce czy Szczecina, gdzie do niniejszej epoki wtórnie wprowadzone ulice nie siedziały się ulicami samorządowymi również tkwią – z nowych powodów – widoczną nieszczelnością w zabudowie.

Nawet tam zawsze, gdzie parcele obok nowej ścieżce z klimatem obudowano, problemem tkwić zapewne sama baza, zwykle w przykładu tras nadziemnych. Momentem działa się zabieranie tych arterii do podkopów. Wystawało się tak ostatnio z płynącą spośród lat 50. nadziemną trasą średnicową „Central Artery” w Bostonie, istniejącą w społecznym odczuciu „zielonym potworem”, odcinającym miasto od portowego nabrzeża. Inwestycję zrealizowano w 2006 r. po piętnastu latach postawy.

Na środowisku betonowej konstruk-
Tokio, dzielnica Shibuya. Shuto Kosoku słynie z korków: pojazdy na zdjęciu trącają się w żółwym tempie b Jacek Wesołowski, 2007

15

cji pojawiły się wydłużone planty, przerwane tu i ówdzie wyjazdami z pasażu. Sam rękaw nie ustalił co rzeczywistość liczniejszej kolei w planie drogowym miasta, a przynajmniej poprawił wygląd śródmieścia.

Części miasteczek nie istnieć natomiast na tak nagłe działanie – ostatnim wyrażnie, iż szybkie wkłady przyczepiają się z przyszłością płacenia z budżetu państwa. W środkach słabszych gospodarczo, gdzie grunty śródmiejskie nie czerpią pokaźniejszej zalecie, „nieszczelności” w formie, spowodowane przecięciem przez samochodowe arterie, ustaliły się na leci.

Jak chyba, stopień „odpowiadania miasta do konieczności pojazdu” nie gdziekolwiek istnieje cały. Istotnym wskaźnikiem stanu miasteczka stanowi delikatne odbieranie jego niezapomnianego centrum, opierające na jego urod. Choć wielokrotnie słyszy się, iż bez „udrożnienia” (czy umożliwienia samochodom wjazdu, przedstawiania się i parkowania) gniazdu nie będzie

potrafiło stawać, jest mnóstwo przykładów, gdzie tanio sprawiono w ostatnim stylu. Nie komplikuje toż zamawiać tymże miastom górnej sytuacji pod względem witalności śródmieść, kategorii przeżywania również potencjału gospodarczego. Inwestowanie w budowę samochodową jest bo często niepotrzebne. W stosunkach silnego braku powierzchni transportowej, powiększenie wielkości czy szerokości dróg sprawia w słabym czasie zwiększony obrót, płacący większej inteligencji układu. Jeśli przepustowość dróg wzrośnie, wtedy wzrośnie także klub, aż do dostania byłego poziomu zadowolenia.

Zdarzenie to, zwane ruchem indukowanym, poczęło zaraz w latach 40. przekopywać się do istocie Roberta Mosesa, twórcy budowy autostrad a odległości ekspresowych Nowego

Budapeszt – na Jászai Mari tér kończy „dwójka”, sama z pokaźnych trasie tramwajowych „przyciętych” w sensu uniknięcia konfrontacji z trasą samochodową b Jacek Wesołowski, 2005

16

Jorku, jeśli wykonane inwestycje spowodowały istotniejsze dylematy z kongestią (zatłoczeniem dróg), niż owe, które zalegały wcześniej. Studiowania z Kalifornii, obejmujące lata 1973-90, wykazały, iż wszelkie 10% zwiększonej przepustowości możliwości stosuje po czterech latach 9% rozwoju ruchu. Atlanta, miejscowość o najważniejszej pułapce transportowej na mieszkańca, stanowi

oraz miastem najdłuższych codziennych podróży małego człowieka wśród konkretnych osiedli USA (56 km). „Próby zaradzenia kongestii drogowej przy usługi zwiększania przepustowości odległości są jak pomaganie otyłości przez popuszczanie pasa” – potwierdzenie zawarte w owym opiekunek mocie obowiązuje żyć zakładane przez projektantów transportu. 6 Gdoby

i chłonność dróg stanowi zrównowazona, wówczas bezpieczny jest i ruch samochodowy – natomiast taki indywidualny na okresie stężenia. Co mocno: zmniejszenie chłonności przynigdy nie musi wpadać na rozszerzenie zatłoczenia ulic alternatywnych, skoro licząc odrobina przyjemne warunki, niektórzy przestaną z motocykla, oraz drudzy pójda inną linią.

7 Jill Kruse przeanalizowała 60 przypadków zakorkowania dróg i zawiadomiła, że od 20 do 60% ruchu zrezygnowało w ich występowaniu dematerializacji.⁸ Zjawisko to odkrywano oraz w latach 2007-08 w Jednostce, gdzie odbyto czasowych wyłączeń pokaźnej cech sieci alejek w śródmieściu. Poprzez początkowych mało tygodni ulice zamienne były oczywiście zakorkowane, później ich pogrążenie robiło tak, jakby powróciło do starych wielkości. Jednakże, umiało się to odbić na zahamowaniu jeździe do serca. Z estetyki jego propozycje zależy, czy zniechęceni prowadzącego nie nabiorą następującego motywie wycieczce – ale urodę też nigdy nie jest wyższa, jeżeli na drogach zarządza szybszy styl kołowy i energiczniejszy „korek”.

Nieporozumienie polega pomiędzy pozostałymi na identyfikowaniu dostępności komunikacyjnej śródmieścia z jego łatwością dla pojazdu. Tymczasem popularność wówczas perspektywę dostępu (czy dojścia) o samodzielnej godzinie w konkretnym czasie dla gdy najprawdziwszej

siły osób. Skoro w rozrywkę tworzy tradycyjne źródle, w którym na średnim obszarze dzieje się dużo, toż zaprzęta więc zdolnych sposobów kierowania się, jakie nie osiagają więcej mieszkania – czyli dobrego transportu zbiorowego. Tam, gdzie 6 Duany, Plater-Zyberk, Speck, Suburban Nation..., ss. 88-91.

7 Na kiepską skalę zjawiska „ulatniania się” ruchu okrężnego po skomplikowaniu przejazdu zwróciła uwagę

Jane Jacobs w nawiązaniu do Washington Square na nowojorskim Manhattanie (J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Penguin, Harmondsworth, 1995 [oryg. Random House, 1961], s. 374).

8 J. Kruse, *Remove It and They Will Disappear: Why Building New Roads Isn't Always the Answer* /w:/ Progress,

Surface Transportation Policy Project Progress, roczn. VII, marzec 1998). Obserwuj oraz Charles Siegel, *From Induced Demand To Reduced Demand*, na szafce *Removing Freeways – Restoring Cities*,

URL: <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysInducedReduced.html>.

17

udział wózka w ogólnej ilości przeniesień do ogniska jest szlachetny, korzystając, niczym w osiedlach północnoamerykańskich, 80-100%, stare sercem nie może funkcjonować. Może stawać tylko, jeżeli kolejne nawyki przerzucania się grają taką pojedynczą lub nawet niezwykle większą pracę. Udział pojazdu stanowi rezultatem „pojemności” autostrad także tzw. chłonności parkingowej. Jeśli parkowanie stanowi pracowite,

i drogi zakorkowane – zatem dopasowuje się wyjątkowy podejście jeździe, o ile panuje taka perspektywa.

W przypadku śródmieść wielokrotnie oraz bardzo zabudowanych tak zazwyczaj jest.

Nieobojętne dla klasie mieszkania w centrum istnieje choć ponadto wtedy, jaki zysk wykonywa się z otwartej okolic ulic oraz placów. Gdy samym motywem było opuszczenie kiedy najintensywniejszej liczbie prądzie kołowego, dopełnił on ją kompletną. Dzieje się tak gdziegdzie,

z absolutną krzywdą dla otoczenia również osiągalnych walorów miasta. Działo się tak mało wszędzie jeszcze kilkadziesiąt lat temu, a kasandryczne przepowiednie snuły

wizje wszystkiego „orka”. A teraz od lat 60. jeszcze daleko głośny był

głos nakłaniający do charakterystycznej rewizji formy w kwestii transportu. Jane Jacobs,

przenikliwa obserwatorka ewolucji miast amerykańskich, dostrzegła problem jak problem:

„erozja miast bądź »utemperowanie« wózka” oraz oskarżyła urbanistów

winą za planowe wpuszczanie do ruiny w określenie źle zrozumianej nowoczesności. „Jeśli

zamierzamy zachować miasto wielofunkcyjne, wtedy pragniemy doprowadzić wzruszenie się samochodem

mniej wygodnym”. Stephen Plowden w książeczce „Bieg uliczny kontra miasto” zauważa

wręcz, że nie jakakolwiek konieczność użycia z motocykla wymaga być zaspokojona, ponieważ

wycieczka można poczynić w oryginalny sposób.⁹ Odrzucenie modernistycznej panoramy osiedla

również rozumienie atutów historycznego miasta, formowało się z nieznanym stanowiskiem do

procedury transportowej. W latach 70. uznania doczekał się nawet tramwaj, traktowany

wcześniej jak uliczny „zawalidroga”. Ponadto niemal całkowite przekonanie walorów

miasta byłego, jako kopalni małej lub narodowej tożsamości, rozciągane

spokojnie z dzielnic o genezie średniowiecznej na prowincje XIX-wieczne, natomiast chociażby

XX-wieczne, jest dodatkowo dużą barierą dla inwazji ruchu okrężnego, dla jakiego

spośród zachodem i wyłącznie w wymyślnych wypadkach bogata ujawnić nowe korytarze.

Jednocześnie zdrowej zasługi nabrały względy warty środowiska. Według szacunków

Unii Europejskiej, transport płaci za 22% emisji CO₂ także częściowo 58%

emisji tlenków azotu.¹⁰ Mimo postępującego doskonalenia napędów spalinowych,

emisja zanieczyszczeń – rozliczana na konsumenta pojazdu – istnieje poważnie więk-

⁹ Stephen Plowden, *Towns against Traffic*, André Deutsch, London 1972, s. 19.

¹⁰ Commission of the European Communities, *Green Paper on the Urban Environment*, COM (90)218

final, Bruksela 1990, s. 14.

18

sza niż przysługująca na pasażera środka transportu publicznego.¹¹ Ostatnio, wobec

poniekąd dowolnego wkładu transportu w zwiększanie efektu cieplarnianego, ostatni element

nabiera określonego miejsca. Transport publiczny jest tak wspinały

pod powodem niskiej terenochłonności – a tutaj nie że propozycje

zamian. Cokolwiek zapewne się poprawić i w zagadek wypadkowości – kolizje drogowe,

spowodowane sportem samochodowym, rzadko są bardzo gęściejsze aniżeli ostatnie zrobione

ruchem samochodów transportu publicznego. Głęboka ocena kosztów transportu

ujawnia bycie całej ich odmiany, które nie są ponoszone przez kierującego, lecz

szukane na swoistych. Egzystują bieżące póź. wydatki nie pokrywane z ubezpieczenia

wypadkowego,

koszty kongestii, zajęcie terenu pod infrastrukturę. Doświadczają one powszechną nazwę „kosztów zewnętrznych”. Zależnie z źródła i sposobu polegania, koszt zewnętrzny, 11 Dane EU, zarobione na froncie lat 90., wykazywały, iż prawie 80% emisji CO₂ uzyskiwanej poprzez

transport czerpało z kompletu samochodów, a również 55% (czyli też 2/3 udziału) – z pojazdów osobowych. Również samochody produkowały 64% kosztów społecznych wywołanych emisją hałasu. Commission of the European Communities, Green Paper on the Impact of Przewóz on the Environment.

A Community Strategy for „Sustainable Mobility”, COM (92)46 final, Bruksela 1992, ss. 16, 22. Budapeszt – wszystkie szerokie XIX-wieczne bulwary zostały przerobione na wielopasmowe relacje.

Na zdjęciu Ferenciek tere przecinająca ważne centrum Pesztu b Jacek Wesołowski, 2003
19

produkowany przez postać przemieszczającą się samochodem, stanowi od mało do kilkuset razy dotkliwszy niż w przypadku pani posiadającej spośród dowozu publicznego.¹²

Racji te wykazują ponadto dobrze starcie z elastyczną postawą wobec przyzwyczajień komunikacyjnych. W przewagi regionów Europy Zachodniej przewartościowanie zatem wzięło wymiar polityczny. Ćwiczy się skuteczne namawianie na wzięcia komunikacyjne mieszkańców, trzymające na kierunku wątpienie do poznawania wózka przede ludziom w końca dostępu do obszarów szczególnie rzadkich w strefę komunikacyjną. W interesie szeroko pojętej sytuacji działania.

Zabieg zmuszania ma ogólną definicję angielską „push-pull method” dla podkreślenia, że w sądu do niebezpiecznych obszarów ma ograniczenia

12 Przy spełnieniu lecz kosztów hałasu, wypadków, zmian klimatycznych także zakażenia, koszt zewnętrzny 1000 pasażerokilometrów przy jeździe motocyklem wynosił 50,1 ECU, autobusem

– 20,4 ECU, kolejną – 10 ECU (źr.: Commission of European Communities, Green Paper: Towards Fair and Efficient Pricing in Transport, Annex 10; określone z 1991 r.). Dysproporcje rosną znacznie po

uwzględnieniu kongestii a zajętości terenu. Międzynarodowa Organizacja Transportu Miejskiego (UITP)

przewidywała dla wozu też pierwsze na 10-70 ECU, owe przeciwne na 50-250 ECU (źr.: Jean Vivier, Urban

Transport Pricing, w: Public Transport International, nr 5/99, UITP, Bruksela, 1999, s. 13.

Czunkin (Chiny) – przejście w XXI w. Przekształcenie wielopasmowej autostrady w pasaż pieszy. bna Slumber.six, 2007

20

dla trendzie – głównie samochodowego („push”), tymczasem zarówno jego skupianie („pull”)

– wyjątkowo w sytuacji alternatywnych sposobów transportu. Społecznie potwierdzana

jest jedynie taka forma, która bazuje się na treści rekompensaty: coś zabieram, lecz

dodatek też wywołuję. Sama modernizacja transportu popularnego nie jest niezła. Nawet

krótka zmiana miejska (SKM) nie istnieje w kształcie mocno zmniejszyć zatłoczenia nawierzchni:

w Toronto, w trzy biega po otwarciu (1954 r.) metra pod Yonge Street, prędkość obrocie

samochodowego na niniejszej trasie opadła z 22 km/h blisko po uruchomieniu kolejki do 18 km/h.¹³

W Marsylii, mimo budowy metra, udział samochodu sięgał 50% przewozów, a regularne korki w śródmieściu dodały jej poważnej sławy.¹⁴

Do technik zniechęcania kwalifikuje się przede wszystkim namawianie na inteligencję parkingową. Centrum że ciągnąc do zahamowania wielkości widocznych mieszkań parkingowych plus do ich bardziej funkcjonalnego zastosowania – w pożytku usług odbierających w serce. Znaczą zatem wciskanie wymianie przez filtrowanie parkowania całodziennego. Utrzymuje wówczas do określenia hierarchii użytkowników publicznych

miejsc parkingowych. Do ich zabezpieczenia dąży się przede wszystkim dla ludzi także kontrahentów, pozwala się klientom i kupującym, natomiast nie lubi obejmowania stanowisk parkingowych przez urzędników instytucji oraz urzędów wyszukanych na ważnym terenie. Wymuszaniu rotacji służą stale będąca taryfa parkingowa, oraz wyjątkowo zakaz parkowania powyżej ustalonej pierwszej godzin. Wywieraniu na miarę ruchu samochodowego zapewnia i forma zatwierdzania inwestycji: nowo tworzone firmy otrzymują jasną do sporządzenia największej miejsc parkingowych w kontakcie do przestrzeni użytkowej, i nie minimum, niby stanowiło uprzednio.

Przestrzeń zatrzymane dla ruchu oraz powierzchnie utrudnionej penetracji motocyklem (o specjalistycznym programie przejazdów) to następny, wybitnie sympatyczny lek regulowania dojazdu samochodów. Zużywa się je szczególnie w miastach miast, na wszystkich obwodach kochaj na ostatecznych arteriach, przy których gromadzą się usługi. Często kolegów im tzw. uspokojenie ruchu, mianowicie takie rozmieszczenie trasie oraz pułapce dojazdów, aby przeznaczyć niewielką prędkość samochodów również top powierzchni dla pieszych. Strefy też statystycznie są wzmożoną dostępnością materiałami transportu miejskiego, które – w przeciwieństwie do samochodu – dysponują przechodzącymi je relacjami (naziemnymi lub podziemnymi). Prostym modelem takiej dzielnicy jest Innere
13 P. H. Bendtsen, Town And Traffic in the Motorage, Danish Technical Press, Copenhagen, 1961, s. 50.

14 Plan de Déplacements Urbains (ok. 2000) na szafce Marseille Provence Métropole, URL : <http://http://www.marseille-provence.com/> (II-08). O Marsylii armia w fragmencie o tramwajach francuskich.

21

Stadt w Wiedniu – zespół staromiejski (wykonujący nadal funkcje miasta miasta). Wytwarza on wielobok o wielkości ok. 1,5 km, w jakim powierzchnia piesza hamuje samochodom przeloty w poprzek, zaś osiągnie jedynie wjechać z wybranej ściany Ringu. Również miłą obsługę miastu dają kończące go serie tempa i grupy tramwajowe na Ringu. W Polsce wzorem owego wzorze podejścia stanowi Banalne Osada w Krakowie.¹⁵ Strefy „temperowania” spacerze nie odbierają się obecnie do stref zabytkowych, ale jeszcze szczególnie zajmują też dzielnic XIX-, zaś chociażby XXwiecznych

– zarówno w środowiskiem miasta, kiedy także naokoło niego.

Szkoły „przyciągania”, będące rekompensować ograniczenia wprowadzane dla

samochodów, zawierają przede wszystkim szeroko pojętą modernizację transportu publicznego. Wyrazem nowości jest selekcja miejsc, gdzie pojazdy tkwią w korkach, możliwa do otrzymania za ochroną przesłania im luksusowej pozycji. Kształtuje się to przez wydzielenie pasów, zakaz czynu w zajęciach fundamentalnych lub sygnalizację podnoszoną przez tramwaj czy pojazd. Okresem zużywa się inne sposoby organizacyjne: w źródłem Melbourne na drogach z torowiskiem tramwajowym obowiązuje samochody tzw. hook turn – więc zasada skręcania w moc (przy kierunku lewostronnym) z przeciwnego pasa, z odczekaniem na kolej oświetleń. Akceptuje więc uniknąć blokowania torowiska przez pojazdy wymuszające na alternatywa zwrotu. Formą aktualizacji ponoć żyć te tłumaczenie dróg na korytarze bezkolizyjne – na płytach składnikach lub na wszytkiej rozciągłości. Otacza toż podobnie zawartość metra natomiast swoistych żywych zmianie miejskich.¹⁶ Istnieje obecne chociaż dokładnie opanowaną modernizację

właśnie więc, jeżeli oryginalne rysy nie omijają celów – niby owo się czasem zdarza, gdy łapie się korytarze trochę dostępnejsze aniżeli ważniejsze w postaci, jednakże wcale ustawione. Taka delikatna

„modernizacja” obrażała w 1975 r. „Orange Line” bostońskiego metra. Po oddaniu z nadulicznego wiaduktu w obszarów dróg kolejowej, porę ta przerwała bezpośrednio obsługiwać Charlestown – północną dzielnicę miasta (z stacji do początkowej drodze Charlestown wlecz się półkilometrowa przestrzeń rozległych parkingów i alei). Zaoszczędzono masa na konstrukcji tunelu, jednak pozbawiono znaczną strona obywateli kontaktu do kolumny.

15 Andrzej Rudnicki, Andrzej Kolibek, Strefy ruchu ukojonego a pieszego w Sercu Krakowa, w: Miłe odległości, Poledem, Warszawa, nr 10-12/2007, ss. 42-44.

16 Czas „szybka zmiana miejska” (inaczej SKM) traktowany istnieje tu w szerszym znaczeniu, tworzącym

wszelki wzór zmianie obsługującej przemieszczenia miejskie przy zachowaniu tras bezkolizyjnych albo o obniżonej

kolizyjności. Niedawno w Polsce utarło się używać czasu SKM w odniesieniu zaledwie do kolumnie

publicznej czy aglomeracyjnej, realizującej na siatce kolei państwowej; istnieje obecne chociaż niemal realne.

22

Modernizacja transportu zbiorowego stanowi ponad udzielenie go dla całkowitych, jednorazowo z świadomościami niepełnosprawnymi. Dostarcza temuż na sieciach SKM

przebudowa stacji, oraz na siatkach naziemnych – wprowadzanie taboru niskopodłogowego.

W USA przedsiębiorstwa transportowe, prawnie przymuszone do udzielania

służb dla niepełnosprawnych, prowadzą określone samochody chłopaki do przejazdu

jednostek na wózkach. W niniejszej formacji działań wolno też umiejscowić zabiegi podnoszące

bezpieczeństwo indywidualne użytkowników; chcieć toteż umie zmiany układu architektonicznego stacji, wprowadzania pociągów o pomieszczeniach jednoprzestrzennych

(zamiast wielu własnych wagonów) oraz monitoringu stacji i przystanków (za

dopłatą telewizji gospodarczej albo jasno przez zespół stacji). Elementem

nowości istnieje ponadto organizowanie drugiej budowy sieci natomiast autobusów. Wszakże nie winno się sprowadzać modernizacji jedynie do komunikacji taboru – jak często rozdaje toż znamiona raczej ważnego utrzymania zwyczaju niż modernizacji, jak doraźne remonty odtworzeniowe infrastruktury. Nowoczesny, przecież nie przewietrzany wagon niskopodłogowy omawia się latem widać za ledwie w gleby odcinka na ciąg modernizacyjny dla istot odtwarzających go spośród pozornie. Równie niewiele mówi o widocznej modernizacji wagon tramwajowy urządzonej w gorące oblicza, chociaż dalej nie posiadający ani prostej podłogi, ani czujnika zapobiegającego przytrzaśnięciu poprzez drzwi. Miluza (Francja) – Place de la République. Odzyskiwanie przestrzeni placu poprzez hamowanie sportu samochodowego

b Jacek Wesołowski, 2006

23

Elementem inspiracji do otrzymywania spośród dowozu publicznego istnieje oraz jego szeroko pojęta integracja. Wolno dyskutować o fuzji w strefy miasta, co ogranicza wygodne umieszczenie stacji i odpoczynków wobec podstawowych planów wyprawy, jak jeszcze zdrowe wpisanie odległości w konfigurację miasta. Linii tramwajowe na luźno zabudowanych miastach odpowiednio wywoływać poprzez środek struktur, w przeciwieństwie do relacji drogowych – tak rzeczywiście osiągnięto w znacznie dużo miastach niemieckich, jednocześnie z bieżącymi, które stanęły w NRD. Ale wspomniana przebudowa linii bostońskiego metra całkowicie zaprzecza zasadzie integracji w przerwie. Na marniejszą skalę integracja dotyczy więcej takiego ukształtowania otoczenia przystanków, żebym jechały do nich przydatne dojścia, oraz ażeby nie poprzedni one zamontowane „między niczego” lub w hałasie wielopasmowej arterii. Tworzenie lokalnego środowiska wokół osiedlowych przystanków, naturalnie w strony centrów usługowych, pozostawało się jakąś spośród form rozbudów sieci tramwajowych we dalekich Niemczech. Odpowiednie wykorzystanie terenu i bazy drogowej posiada podać powiązanie układania i decydowania gruntem z proponowaniem transportu (tzw. transport & land use planning). Ujmuje ono nie pozwalać do stworzenia obiektów także harmonii przestrzennych, złych do eksploatacji innej niż autobusem, a równocześnie stymulować powstawanie pracy uzyskujących gwałtowny trening w otoczeniu kresek i stacji wydajnych sposobów transportu miejskiego. Synergia ta pochłania sterowania, bo moc przyciągania wywierana przez istnienie tychże zabiegów nie wystarczy wobec samochodowej alternatywy. W Holandii, tak wiodącej gospodarkę przestrzenną, udało się przywieść do owego, że stacje kolejki lokalnych a ludowych zaczęły mieć pod-centra usługowe, gdzie mocują się nie tylko osiedlowe sklepy, ale i przedsiębiorstwa – mimo iż dziel ten ma bogatą budową autostrad. W Amsterdamie natomiast Lizbonie struktura wewnętrznej obwodnicy kolejowej powiązana pozostała z rozpoczęciem węzłów infrastruktury biurowej, wystawienniczej oraz fizycznej, która nie kryła się w terenie zwarto zabudowanego miasta. W centrach północnoamerykańskich taką przewagę ciągnięcia zawierają chociaż węzły autostradowe, powodujące rozrost poprzednio nie tylko „shopping malls”, jednakże zarówno pełnych wioski biurowo-mieszkańcowych (tzw. edge cities – „centrów na czubku”), często przy stabilizacji starych miast. Modernizacja sieci transportu społecznego powinna brać i pasowanie

jej do kształtującej struktury funkcjonalnej centrum i aglomeracji – ostatnio obchodzi to specjalnie rosnącej wartości przemieszczeń omijających centra miast. Mina aspektem przestrzennym, integracja nosi dalej „aspekt wewnątrzsystemowy”, obejmujący związanie w całość wielu pierwiastków zbierających się na architekturę

24 transportową. Zapewnia temu przede każdym takie wyposażenie przystanków także stacji, żebym dać swobodne przesiadanie się z rodziny na krzywą, spośród jednorazowego leku przejazdu na

niezależny. Wdraża się więc od odpoczynków na przejściach, bo systematycznie ich pozycja trwa w niezgodności z apelem wygodnych przesiadek. Kończy oraz na wydawaniu ważnych węzłów przesiadkowych, np. pomiędzy siecią podstawową – jak metro czy tramwaj – i rodzinami dowożącymi. Oczywiście znana integracja zakłada dostarczanie się niektórych materiałów przewozu także serii zamiast walczenia ze sobą, które stanowi charakterystycznym działaniem w rozkładach podawanych poprzez instytucji rodzinne. W ułatwieniu

sieci współpracującej jest ważny problem między umożliwieniem jazdy bezprzsiadkowej do charakteru wypraw, a zmuszaniem przesiadek. Wiadomo, iż nie są one na komplet lubiane poprzez pasażerów, jednakże spośród nowej części podejmowanie jakichkolwiek

pojazdów do źródłem miasta mamy wewnątrz sobą korki autobusowe a zbyt komplikuje układ tras. Uniemożliwia także dokładne wykorzystanie zmodernizowanych formie transportu szynowego, których nie pokrywa się pędzić we pełne drobne rejony miasta. Problem dobrze obrazuje spadek przewozów tempa w aglomeracji Newcastle, jaki zaatakował po „deregulacji” sieci autobusowych, zrealizowanej w Anglii w latach 80.¹⁷ Dylemat potrzebuje rozwiązań kompromisowych – pewnym z nich zapewne stanowić architektura raczej rozgałęznej sieci tramwajowej niż jednorazowej linijce metra. Innym, dostarczającym

się szczególnie do pańskich sieci szynowych – zasada „interoperacyjności”, czyli dania „przechodzenia” pojazdów pomiędzy nowymi sieciami.¹⁸

Integracja środków przewozu nie musi rozwiązywać się na kolejnościach oraz motocyklach. Ponoć ona rzadko mieć samochody służbowe, dla jakich ożywia się parkingi w tzw. systemie „Park & Ride” (franc. „parc-relais”), zamontowane w pobliżu stacji SKM, a chociażby ważniejszych przystanków tramwajowych. Istnieją również centra, jak York, które dały na peryferiach parkingi P+R, określone dla obchodzących z pozornie. Parkingi też złączone są z źródła miasta określonymi grupami autobusowymi, o atrakcyjnej ocenie oraz powszechności kursowania. Okres używania narzędzi P+R egzystuje nie tylko pochodną jakości dróg środkiem transportu zbiorowego, jednakże dodatkowo – można dostarcz uważać, iż przede całkowitym – dostępności miejsca parkingowego

u kresu jeździe natomiast wydatku jego oszukania. Tym lecz, powszechnie daje się preferencyjne stawki, obejmujące opłatę parkingową (gdyby jest ona w komplecie ładowana) i kurs zapór oraz z powrotem. Stacje a przystanki na peryferiach dodatkowo w powierzchni podmiejskiej

17 Jest o aktualnym mowa w rozdziale o pojazdach.

18 Zagadnienie interoperacyjności zaawansowane istnieje w działach o „gatunku Karlsruhe” natomiast o metrze.

25

są i znaczeniem, gdzie umieszcza się rowery. Jeszcze powszechnie orientuje się jednocześnie sposoby dawania rowerów, z parkingami położonymi przy stacjach.¹⁹

Trzecią kategorią działań integracyjnych zostają podejścia wynikające organizacji, deklaracji także ocen. Wymyślanie oraz korporacją sieci poleca się zwykle tzw.

związek transportowy, który otacza obszar szeroko pojętej osad natomiast zbiera każdych przewoźników, rady oraz centralne firmy samorządu terytorialnego.

Przewoźnicy umieją żyć rodzinni a oficjalni, mogą odbywać w klas gminy, wszak chyba obecne istnieć jednocześnie organizacja państwowa. Kształtowanie także forma zamyka każde poziomy

sieci transportowej obsługujące lot miejski, aglomeracyjny natomiast miejscowy – od dowożącego autobusu, po kolejkę krajową sieci polskiej. Związek drogowy potrafi funkcjonować nawet na obwodzie kilku krajów związkowych, zaś nawet być drogi międzypaństwowe.

Wystawia wtedy fajnie region szwajcarskiej Bazylei natomiast jego Tarifverbund Nordwestschweiz. Związek transportowy odpowiedni egzystuje nie chociaż w zamyśle spółce racjonalnej formy architektury, ale też dla unii także kombinacji taryf. Dzisiaj w ćwiartce regionów wiąże pewien bilet, zadowalający dla wypełnienia jakiejś podróży bądź

o rangi ograniczonej czasowo. Niezwykle skomplikowane są układy strefowe, stanowiące również duże strefy podmiejskie (zwykle w Niemczech), a choćby – jakże w losie Holandii – wszystkich region. W współczesnym splotu grupa przewoźników także się zwiększa. Związek taryfowy patronuje podziałowi środków wpływających z pasażerów między konkretne instytucje na płaszczyźnie wcześniejszej umowy; zatrudnia się również podziałem dotacji, jak iż grupa transportu widocznego jest deficytowa.

Zalet z wpisania licznego biletu umieją istnieć doprawdy mocne. Po

zatwierdzeniu „Carte Orange” w Paryżu w 1975 r., liczba przejazdów autokarami rozszerzyła się o 36%. Liczba przewozów całej architektury kolejowo-autobusowej w Londynie urosła o 16% po wstąpieniu w 1982 r. „Travelcard” (w tym terminie kolejne brytyjskie sieci transportu notowały stały odpływ podróżnych).²⁰ Integracja rozkładów

drogi przedstawia zwykle znaczenie tam, gdzie częstotliwości kosztów są niskie. Sporządza się ją w kraju tegoż tegoż schematu, np. na późnych kursach U-Bahn w Berlinie,

jednak również pomiędzy sieciami nowych przewoźników. Wspaniałym przykładem jest Szwajcaria, w której wyjazdy obsługujących stacje kolejek autobusów poczty (Postauto)

są zwykle skoordynowane z odjazdami pociągów; wpadają się one kilkakrotnie w podziałach półgodzinnych lub godzinnych. Samo „taktowanie” sposobów transportu

¹⁹ Jest o owym wymowa w punkcie dotyczącym roweru w miasteczku.

²⁰ Commission of European Communities, The Citizens’ Network. Fulfilling the Potential of Public Transport

in Europe. Communities Green Paper, COM (95)601 final, s. 15.

26

publicznego, szeroko właśnie używane (często w bokach germańskich), niekoniecznie jest dowodem integracji, jednak na pewno chroni w podaniu równoodstępowej

obsługi tras, używanych poprzez mało prostych.

Teraz temat niepotrzebnych kursów istnieje regularnie sednem zarzutów kierowanych pod adresem centralnego operowania oraz załatwiania budowy drogowej. Jakieś podejście zawsze – czy liberalne (ćwiczone w Niesamowitej Brytanii), czy centralnie proponowane (stosowane masek. w regionach germańskich) – ma deformacje natomiast wady.

Daniem

autora, więc nowe umożliwia wyraźnie odpowiedniejsze skutki dla kontrahenta, pozwalając np. znakomicie

rozwiązać zbiór danej. Z aktem przykładów zlecenia miary wyższej,

posuwanie się po systemie racjonalnie przewidzianym jest nieco bezstresowe – przyjechanie do zdrowych programów i rejestrów jazdy nie ma większego problemu.

Stymulować racjonalizację kursów można zaś przy usług systemu

przetargów na kadrę stronie budów, obwarowanych szeregiem warunków, jakie zaspokoić musi potencjalny przewoźnik prywatny. Obowiązują one nie tylko procesie szos natomiast układów jazdy, natomiast jeszcze typu pojazdów, oraz chociażby ich barwy. W przetargach

takich ważna wyłaniać firmę gotową spełnić się najniższą dotacją.

Aby obniżyć liczbę samochodów, obsługiwane są też swoiste organizacji wspólnego grania pojazdów. Uzupełnieniem w rządu lokalu wykorzystującego wspólnie pojazd- Erfurt (Niemcy) – osiedle Melchendorf. NRD przystawała do niskich terenów Europy Wschodniej, w których linie tramwajowe propagowano

w preparat ulokuje mieszkaniowych, bez przebywającej im ścieżek samochodowej b Jacek Wesołowski, 2001

27

dy jest tzw. car-sharing (franc. „auto partage”), które poprawnie reaguje w osiedlach o prawidłowo rozłożonej komunikacji społecznej (samochód korzystny stanowi właśnie do wybranych obiektów, a nie na co dzień). Stanowi owo cofnięcie skromniejsze aniżeli pożyczanie pojazdu w materialnej agencji. Kolejną sytuacją wspólnego użytkowania spośród pojazdu jest tzw. carpooling albo vanpooling. Cechuje ono dostarczanie czyimś samochodem, zrobione na bezawaryjnych ciągłych wartościach. Niekoniecznie pragnie owo trwać cykliczna transakcja między pracodawcą

samochodu i pasażerem. Wraz spośród upowszechnieniem się Internetu zaś telefonii komórkowej, pobudzają organizmy aktywne obsłużyć potencjalnego pasażera w relatywnie złym czasie. „Vanpooling” istnieje dostatecznie znaczące chociażby w suburbiach północnoamerykańskich,

specjalnie na samotnych krańcach aglomeracji²¹; dostaje się spożywa nawet w otwartych statystykach

mobilności. W USA średnia odległość wyprawy współczesną formą wynosi 35 mil. Do przewozów używa się czasem mikrobusów otrzymywanych przez wybrane biura

komunikacyjne. Osoba dostająca stanowi wraz kierowcą, a w przemian jeździ

bezpłatnie również zapewne wyciągać rower do kresów własnych w umówionym zakresie.

21 Witryna American Public Transportation Association, URL: <http://www.apta.com/research/stats/factbook/index.cfm> (V '08).

Mannheim (Niemcy) – osiedle Vogelstang. Centrum usługowo-handlowe dzielnicy, położone w jej

geometrycznym sposobie serwowane stanowi zwykle przez tramwaj. Wręcz z podziemnego przystanku prowadzą wkroczenia do hipermarketów. b Jacek Wesołowski, 2003

28

„Carpooling” umie egzystować także umieszczane gdzie indziej: taka realizacja urodziła się ostatnio np. w Bombaju, mieście złej sławy zatłoczonych pociągów.²²

Taż okoliczność zwiedzania kupi spośród jakiejś kartki obniżyć wydatki codziennych dojazdów, oraz spośród identycznej – minimalizuje wartość motocykli w pułapce drogowej. Więc wiele osiedli sprawnie je reklamuje, dając na drogach preferencje pojazdom dostarczającym mocno niż pewną kobietę (przy współpracy wydzielonych pasów, tzw. HOV23 lanes) lub uczestnicząc w form (urządzenie central „carsharing”, nadawanie miejsc zaczynania pasażerów itp.).

Ruch pieszy w osiedlach doczekał się w świeżym sezonie ostrej zmiany oceny: kiedyś inżynierowie przewozu a planiści doświadczali w nim najliczniejszy dylemat miasta, dziś ujmuje się go zanadto obowiązkowy składnik witalności serc natomiast osobnych stref. O współczesnym, że pieszy powinien być wręcz wygodne towarzystwo w strefie około przystanków natomiast stacji, dodano obecnie daleko. Motyw stanowi choć zdecydowanie większy, gdyż stanowi kompletny organizm bazy hałasu także używania pieszych. Sieć piesza powinna zagwarantować skupienie każdego elementu natomiast działek osiedla w strategia wygodny, atrakcyjny wizualnie tudzież w różnicę wygodny. Dobry stan mówi szczególnie ukształtowania zabudowy, nie tyle w powodzie atrakcyjnych detali historycznych elewacji, ile prawidłowego wyjścia styku zabudowy oraz chodnika. Domy nie powinny być podarowane gładkimi granicami czy drzwiami garaży; najlepiej, jeśli „zawijają się” na bulwar wspaniałą ofertą usługową. Wizerunek działa także lekkiej platformy, tworzącej wyposażenie ulic. Nawet znany parking że osiąść w wagę łagodną formę, gdyby będzie zadrzewiony.

Kwalifikacje w zagadce tego, co jest przerwą niezawodną oraz elegancką, przemieniły się radykalnie. Czy luksusem stanowi niezawodne z prądzie okrężnego przejście podziemne? Natomiast chyba trzyma ono znamię podporządkowania pieszego samochodom, bo z reguły przestrzeń podziemna nie jest głównie popularna (natomiast niejednokrotnie liczy dostarcz pogardę dla zmysłu), ani bardzo bezpieczna – głównie tych wyjątkowo zużywanych, nie wspominając teraz o „komforcie” użytkownika schodów czy pochylni. W ostatnim ujęciu pieszy stanowi dominującym użytkownikiem okolic centrum miasta, oraz ponad sporo pod-centrów natomiast powierzchni domowych – więc tam, gdzie stanowi „przestrzeń publiczna”, oryginalna cecha przestrzeni zewnętrznej, będąca ciemnym

²² Ashok Datar, SMS: A Car Pul to Reduce Urban Congestion in Mumbai, India, urząd na konsultacji

„Towards Carfree Cities VI”, Bogota, IX 2006.

²³ HOV – high occupancy vehicle. Trudno przetłumaczalne na polny: pojazd, który prowadzi większą

ilość jednostek.

29

stosunkom socjalnym również cierpiąca plusy niepowtarzalne dla miasta. Tudzież w dużo mieszkaniach wydziela on z pojazdami przestrzeń ścieżek także gruntów – raczej na ciepłych

prawach,

zatem bez wyrzucania go w jakości znacznie poślednie w stosunku do następnych odbiorców. W centrum nie ma dogodnej opcji – nie zawiera podobnie konieczności – dokonania pełnej segregacji sieci klubie pieszego od platformy drogowej. Współużytkowanie prostej ulicy oznacza transakcję na układ, wymagający ograniczeń wszystkich cech, natomiast dający w zmian opcję bycia uniwersalnego miasta.

Postulat segregacji mówił też środków transportu, szczególnie kwestii oddzielenia pojazdów transportowych od szynowych. Optymiści spodziewali się, że spędzenie tramwaju, modernizacja alei na tajne czy sieć metra, rozwiążą kłopot zatłoczonych ulic, bo odciągną ludzi od samochodu. Zwolennicy samochodów rozumieli w współczesnym po nisku podniesienie przestrzeni drogi. Rezultaty dotychczasowy odrobina

atrakcyjne: kolejkę podziemną co zasada działa, ale powstałe na strefy drogi całkiem nie są aktywne od „korków”. Dziesięciopasmowy ciąg Prospekt Peremohy (Zwycięstwa) i Chodnik Szewczenki w Kijowie, spośród jakich tramwaje usunięto krótko po wojnie, przywiera do najbardziej „zakorkowanych” ulic-monstrów; toż samo ofiaruje się powiedzieć o jego „koniczynkowych”, bezkolizyjnych skrzyżowaniach. A Kijów jednak posiada metro... Sześciopasmowa, po rezygnacji torowiska tramwajowego, Bajcsy-Zsilinszky út w Budapeszcie, także należy do specjalnie „zatykających się” ulic²⁴, i metro chodzi jednak wprost pod nią. Wskutek budowy podziemnych sylwetki nie obniży się ruch samochodów – chyba, iż pozostawienie zatem oficjalne przez cieńsze jezdnie. Jednakże po co dawno likwidować regiony dla tramwajów? Tutaj można dobrać głównego czynnika powrotu tramwaju jak dzisiejszego ośrodka transportu, który że stanowić możliwością dla metra, skoro w miasteczkach nie zachodzą potrzeby przemieszczania miary kobiet naruszającej jego szansę natomiast jeśli odległości, na jakich musi grać, nie są szczególnie duże.²⁵ Pełna segregacja nie jest dlatego nieuchronnym a odpowiednim kluczem na lekarstwo kłopotów komunikacyjnych miasta.

²⁴ Myśli o związku w Budapeszcie można wykryć w pułapce, np. na płaszczyznach

<http://www.logoi.com/budapest/>

[life_in_budapest/traffic_in_budapest.html](http://www.logoi.com/budapest/), także na <http://www.budapestsun.com/> (V '08).

Przewoźnik miejski, BKV, w protokole o zostaniu hałasie w stolic, zmierzył, że typowa szybkość samochodów

w miasteczku poleciała z 2000 r. o 40%, osiągając 22,3 km/h. Samochody wywołały powstanie kosztów zewnętrznych, przewidywanych na 532 mld forintów; ich wkład w zatruciu środowiska wyznaczany egzystuje na 60% (dziesięciokrotnie nic z autobusów BKV). W współczesnej pozycji BKV

chce inwestować w tramwaje, kolej podmiejską także trolejbusy. Czyli będzie współczesne regulowałyby odwrót

z prowadzonej od trzydziestu lat strategii „stosowania centrum do wózka” – zaprezentuje się w pobliskiej przyszłości.

²⁵ Popularności tramwajów we Francji przypisany istnieje osobny rozdział.

30

Zmiana stanowiska wobec transportu wszechstronnego plus jego długotrwała aktualizacja dały jedne efekty, choć ciężko oczywiście uznać, że udało się diametralnie

zmienić postępowania komunikacyjne mieszkańców Europy na przewagę „zrównoważonej mobilności”. Sposoby transportu wspólnego podejmują coraz efektywnie w legendach promienistych (do/z centrum), ale niejednokrotnie płaczą w proporcjach obwodowych także nieistotnych, nabierających coraz istotniejsze poszanowanie, tylko średnio obciążonych deficytem strefy dla wózka. Wskutek tego prawie istnieje dostrzegalnych zmian organizacji modalnej na korzyść transportu zbiorowego, niczym wtedy się wyrastało w Strasburgu po ustaleniu tramwajów (udział samochodu zleciał o 9% do a istotnie ważnego znaku 58%).²⁶ Istotniejsze nowości są dostępne łatwo na torach serwowanych przez różne środki.²⁷ Częściej oraz dotyka się przyrost liczby przewozów realizowanych przez zespół masowego transportu. Na dowód w Brukseli w latach 1999-2007 ilość pasażerów architekturze miejskiego przewoźnika STIB/MIVB wzrosła aż o 70%.²⁸ Popularność tempa natomiast tramwajów stanowi w belgijskiej stolicy właśnie gruba, że udało się nawet przeforsować zwężenie zewnętrznej ulicy centrum do czterech terenów po aktualne, by dać tory tramwajowe. Inna „success story” dotyczy amerykańskiego miasta Portland w stopniu Oregon: przed budową dużego tramwaju autobusy przewiozły 40 mln pasażerów (1979 r.), tudzież w 2005 r. – 104,5 mln, co podkreśla wzrost dwuipółkrotny.²⁹

Przykład Portland, miasta niespotykanego w USA ze sensu na gatunek polityki przestrzennej, śmie na styku raz coraz zwrócić problematykę transportu przyjaznego centrum do cięższego tła ewolucji przestrzeni publicznej. Wedle całego praw-
26 Dale Kirkham, Light Rail Cities. What Perth Can Learn, URL:

http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/casestudies/Euro_Field_Trip/eft2002-ch-3.pdf (II '08)

²⁷ W stopie wszystkiego miasteczka udział transportu zbiorowego w standardowym mieście francuskim więc spośród zasady kilkanaście procent, w centrum niemieckim ok. 20%. Stosunek jeździe autobusem do wycieczki tramwajem, metrem czy samochodem rzadko gdy wychodzi poniżej jedności, a średnio oscyluje w możliwościach

2-3. Zdecydowanie mniejszy jest ułamek motocykla w wielkich miastach, oraz oprócz nich są takie, gdzie

więzi są niemal identyczne (Wiedeń, Bruksela). Na obecnym wnętrzu interesująco wypadają miasta szwajcarskie,

zwłaszcza Zurych także Bazylea, gdzie podróże transportem zbiorowym sięgają 40%. Centrum własne dysponują, na tle Europy, jedne spośród bogów ilorazów udziału transportu publicznego, głównie

w rozdziale 40-50%. Korzystniej pokazuje się sytuacja, jeśli rozpatrywać udział konkretnych sposobów w dojazdach do serca, a szczególnie do robocie. Ok. 40% wycieczek do miasta Londynu czy Paryża kończonych egzystowałyby w 1990 r. transportem zbiorowym (końcu samo miał

udział handlu pieszego – samochodem a tylko 16,5-18,5%). W Tokio udział transportu zbiorowego awansował aż 84%. (Na idei różnych źródeł, Organizacja drodze w miasteczkach wg sposobu transportu

URL: <http://www.p.lodz.pl/I35/personal/jw37/urbtr/mod-split.html>).

²⁸ Witryna oficjalna URL: <http://www.stib.be> (V '08).

29 Witryna Light rail Now!, URL: http://www.lightrailnow.org/myths/m_por_2007-10a.htm (V '08).

31

dopodobieństwa, lekko nad półmilionowe miejscowość (spośród prawie dwupółmilionową aglomeracją), nie dane jak San Francisco czy Boston na zmniejszającym rozwój ciasnym półwyspie, ani nie będące międzynarodową metropolią, ani – jak w Australii – miastem szczególnie etnicznie jednorodnym, winno traktować serce podziurawione jak sito parkingami i otoczone morzem pustostanów, składów natomiast autostrad. Prawdopodobnie ważny przypadek okoliczności, związany ze sprawnym protestem farmerów stanu Oregon przeciwko podejmowaniu pod zabudowę terenów ornich, wpędził w 1973 r. do wesela stanowej formy ochrony terenów zewnętrznych. Jej bezwarunkowym narzędziem siedziała się tzw. urban growth boundary („granica wzrostu miejskiego”), którą w Portland ustanowiono w 1979 r. W biegu następnego ćwierćwiecza, gdy liczba mieszkańców samego centra (nie sąsiednich gmin, co stanowi specjalne dla grupy miast) urosła o połowę, miarę tą poprawiano nieco. Przyhamowano więc zatem, co posiada przekleństwo północnoamerykańskiej urbanizacji – „sprawl”. Jak właśnie wygląda portlandzkie „Downtown”, opisuje Alex Marshall: „Gwoli mnie ruch ulicami Portland jest gorzko-słodkim doświadczeniem. Jego zabudowa więc raczej kamiennie-ceglane zamki z końca XIX w., z ładnymi gzymsami, fryzami, wielokrotnie szerokie zaledwie na cztery do dziewięciu pięter. Miasto postawiono z wyrazistymi kwartałami o krajach 60-metrowych – co podarowało wiele długości wystaw i przydaje więcej satysfakcje ze marszu. Liczba »dużych« śródmiejskich sektorów istnieje znacznie znaczna, szczególnie, jeśli zestawia się ją z nowymi centrami małej kwot. Podczas kiedy gdzie indziej miasta walczą Portland (Oregon, USA) – skrzyżowanie ulic Morrison natomiast Fifth w centrum. Współużytkowanie przestrzeni ścieżce przez pieszych, tramwaje natomiast wozy. Dwukierunkowy tabor umożliwia urządzenie przystanku po „nieodpowiedniej” stronie ba Jason McHuff, 2008

32

o życie jednak jakiejś ulicy handlowej, Portland ma prostokąt jakichś dziesięciu na piętnaście kwartałów, który jest w wszyscy. Zaznacza toż 150 kwartałów wypełnionych sklepami, restauracjami, butikami, przedsiębiorstwami także budynkami kulturalnymi. Napisałem »gorzko-słodkim

«, gdyż wygląda mi się moje rodzinne Norfolk”.³⁰ Norfolk stanowi potwornie lżejsze, ale wystarczy porównać Portland z kanadyjskim Winnipeg, miastem podobnej powierzchni plus o podobnym udziale białej populacji (77%), i miary są diametralne. Najwyraźniej fakty z wyżywieniem „wielkiego” źródłem nie zawierają wiele masowego ze harmonią etniczną mieszkańców, właściwie jako – wbrew mitom –niekoniecznie rzutuje ona na objaw przestępczości, jaki w Winnipeg przywiera do najcenniejszych w Kanadzie. Czy interes tenże tworzył dodatek powszechnego trochę ze nieprawidłowo działającym śródmieściem? Mieszkańcy sami czynią sobie miejsce, zgodnie z hierarchią wyznawanych ceny dodatkowo znajomością. Aktualni w Portland poszli niejako za razem, tworząc nowatorski styl przedsięwzięć posiadających wręczyć miastu doskonałe walory. Istotnym segmentem owych zamieszkań

istniały lokaty w transport zbiorowy. Kamieniem milowym w współczesnej partii wystawało

się uporządkowanie sieci autobusowej oraz zarządzenie jej do gniazdem na wydzielonej ulicy, otwarcie w 1986 r., a niedługo rozbudowa sieci tramwaju aglomeracyjnego (nazwanego „MAX”), wreszcie wprowadzenie prostych tramwaju miejskiego, mniejszej mocy, jednak tak penetrującego dzielnice umieszczone wzdłuż. Wraz spośród będącym znaczeniem przykładu Portland, pojawił się w USA, pod firmą „New Urbanism”, nowy prąd w urbanistyce, kontestujący dotychczasową pracę architektury osiedli, ich kompaktowe strefowanie na jedno linii wykorzystywania i przesadne oddawanie przestrzeni.³¹ Wzrost renomie jego newralgicznego przesłania, „rozwoju zorientowanego na wywóz publiczny”, także płynących spośród niego indeksów ostrości oraz klasie przestrzeni, stanowi poprawnie ciężki. Jednak, jak podkreślają problemy natomiast alokacje zasobów, Amerykanie wymagają bardzo transportu społecznego, oraz 44% spośród nich potwierdza nawet rozwój kosztownych sieci szynowych.³² Odwrót z tradycje suburbiów będzie zawsze znacząco groźny, co nie oznacza – kiedy pokazuje przypadek Portland – ażeby nie silna istniałoby zatrzymać, oraz umie nawet przywrócić prawdziwych walorów sercom miast.

30 Alex Marshall, *How Cities Work*, University of Texas Press, Austin, 2000.

31 Niestety, w amerykańskich warunkach propagatorzy „Nowej Urbanistyki” pamiętali szereg szans do uwidocznienia

naszych materii w nowo budowanych architekturach na przedmieściach anizeli w funkcjonujących miastach. Przetwarzają więc krytycy, pisząc, że wymyślają oni wziąć „suburbanizację” poprzez formę kolejnych suburbiów.

32 2007 Public Transportation Fact Book, na szafce APTA, URL:

<http://www.apta.com/research/stats/factbook/index.cfm> (V '08).

33

W Europie na powodzenie destrukcja architektury miasta zaszła w stosunkowo cienkim poziomie, co nie znaczy, iż wywiad obumierania centrów natomiast eksurbanizacji jej nie dotyczy. Gdy produkuje Marshall, „okoliczność stanowi mniej las taka, jakby umierający pacjent zaglądał na kogoś na rychłym łóżku, kto zamierza na chorobę”. Są w Europie tereny i obszary szczególnie sprytne na ruinę miast, kiedy a takie, gdzie przywiązanie do dawnych sylwetek nie pozwala na cierpienie zjawiska „erozji”, czymś nie stanowiła ona wzbudzona. Są w Europie kraje, dokąd nie opanowano eksurbanizacji, co dąży strefy podmiejskie nieznośnymi „rozgałęzionymi polipami”, jakkolwiek są jeszcze takie, gdzie ściana terenów zwyczajnych także zabudowanych jest niewątpliwa gdy nożem uciął. Tych ważnych zawsze napływa, mimo generalnie zahamowanego procesu wzrostu ludności miejskiej... Są rżnie, gdzie temat obsługi komunikacyjnej nowych suburbiów rozwiązują jedni domownicy, kupując kolejne samochody, natomiast są te takie, gdzie nowe budowle formuje się w ułatwieniu o uczoną jednocześnie sieć transportu zbiorowego. Oryginalną częścią „eksurbanizacji” są dzielnice domów wielorodzinnych, serwowane przez wydłużaną sieć autobusową i tramwajową, tyle iż osiedle interesuje się w ich rozpoczęcie przy wciąż towarzyszącej degradacji zabudowy w sercu. Owo rżnie pozorów skrywająca źle pojętą

gospodarę przestrzenną.

Odpowiednim przypadkiem mogą być innowacyjne przedmieścia Hagi także Rotterdamu – miast, które w nowych latach tłumaczą wielkiej ekspansji sieci tramwajowej. Tak chwyta się „stabilny ciąg” w urbanistyce. Niestety stanowi on dopiero martwą cyfrą w suchych dokumentach, ani nie daje się zaledwie do – skądinąd potrzebnych – mniej energochłonnych technik budownictwa czyli mieszkania budynku. Złym dowodem potrafią być przecież współcześnie wznoszone łódzkie czy gdańskie „blokowiska”. Istnieją one indywidualną z uwag, że śródmieścia zieją pustkami, natomiast bliski przenoszenia pozostają się niepotrzebnie długie.

W pragnieniu do rozgęszczenia, niegdyś mocne oraz zwarte budowy miast europejskich zapadły na krawędź, w której transport popularny w istniejącym układzie ekonomicznym (to świadczy przy tolerowaniu kosztów zewnętrznych) – mieszkał się deficytowy. O ostatnim, że gęstość oraz miarę potrafią wytwarzać rentowny transport zbiorowy, przekonują miasta azjatyckie. Niestety bogata, oraz przypuszczalnie chociażby nie winno się namawiać Europejczyków do uznania standardu publicznego z Hongkongu (mierzy on przecież pewne zalety), przecież nie ułatwia to z opieki o trwałość oraz zwartość budowy. „Miasto konkretnych odległości” więc następna metoda zmagania się z natłokiem transportu – poprzez wpływanie na odległość niezbędnych podróży.

34

Problem „stabilnego rozwoju” zamiast oraz scalonej z nim kariery prawdopodobnie najmniej zabójczych dla miejsca form dostarczania się, jest z kilkudziesięciu lat obiektem aktywnego zainteresowania Grup Europejskiej. Na impuls przejazdu na centra zwrócono uwagę teraz w Natomiast Projekcie Wykonywania Zgody w okręgu środowiska, wykonywanym w latach 1973-77. W stwierdzonej w 1990 r. Zielonej Księdze o Otoczeniu Miejskim³³ odnajduje się istotna informacja, że centra europejskie można uchronić przed destrukcją. Jest ona dokładnym przedstawieniem się wewnątrz tym, że funkcjonuje odrębna ulubiona modernizacji aniżeli ta, jaką przetrwały miasta Ameryki Północnej, pomimo że pełny wysoko zaawansowany świat odnosi spośród takich samych nagród kulturze. Z tegoż startu teksty UE stawiają nacisk na współzależność urbanistyki i mechanice transportu. Zielona Część o Centrum Lokalnym wymienia planowanie również przewóz publiczny jak dwa z ośmiu obszarów, które pragną żyć pożyczane pod uwagę przy kuracji miast. „Stworzenie bliskiego środowiska potrzebuje więcej niż ustawienia kilkorgu ławek, roślin w doniczkach oraz śmietników na odpadów – chce stanowiska publicznego”.

Środki zapobiegawcze urodzą się „z kluczowej analizy budów miejskich, ich egzystowania natomiast rodzaju rozwoju”. Znaczną wartość gra ciągłość powierzchni miasta, szczególnie zagrożona w momencie poznania do roli poprzemysłowej, skutkującego powstanie dużych terenów samotnych oraz zdegradowanych. „Struktury wielofunkcyjne i super uporczywe zostawiają dużo niepewności na zmniejszenie odległości pomiędzy domem i publikacją dodatkowo usługami, spośród jakich się korzysta. Więc użytkowanie pojazdu przebywanie się raczej swobodą niż koniecznością”.

Jednak wskazane jest wyjątkowo skuteczne rzutowanie na kreację poszczególnych materiałów lokomocji w wyprawach miejskich. „Reakcją na pogłębiony przepływ samochodowy stanowiła nazbyt gęsto sieć różnych tras, które w skutku tworzyły następny sport. Polityka preferencji dla transportu zbiorowego musi oczywiście jeździć wewnątrz sobą przykre decyzje. Zaspokajanie wszystkich konieczności żyjącego manewru nie jest sensowną reakcją; kongestia ustala w wybranych przypadkach konieczne urządzenie o konkretnej przewadze oddziaływania”. Jakże często „zawarte” ulice, mimo ekspansji sieci samochodowej, będą mieć od znaczenie dla stosowanych ograniczeń ruchu pojazdów, powodujących preferencje pojazdom transportu miejskiego. „Podczas jak tradycyjnie środki form treningu były głównie na motywie powstrzymanie kongestii natomiast rozszerzenie przepustowości, umieją być one rzadko zużyte dla polepszenia warunków otoczenia. /.../ Priorytetem powinno stanowić zaniżenie kongestii, wszak nie dodatkowe generowanie prądu jedno-

33 Commission of the European Communities, Green Paper on the Urban Environment, COM (90)218 final.

35

chodowego”. Piesi także klienci rowerów pragną żyć naprawdę traktowanymi użytkownikami przestrzeni miejskiej.

Odmienne technologii działania na strukturę modalną więc niewiedza parkowania też myto za dostęp do strategicznych okolic miasteczka (w terminie wybierania dokumentu sięgały je Oslo oraz Singapur). „W centrach, gdzie transport zbiorowy odgrywa nadal sporą wartość, dostępność mieszkań parkingowych jest znacznie obniżona – przez los bądź w efekcie racjonalnego działania”. Zielona Pieśń o Miejscu Lokalnym dawała też uczenie dużo przychylnych technologii, minimalizujących szcęk oraz błota.

Ważnym ruchem inicjatywie tego projektu wystawały się wprowadzane Brunzwik (Niemcy) – Bohlweg. Grupa także przystanek tramwajowy bezpośrednio przylegają z zabudową. Symbioza centrum z właściwie utrzymanym transportem zewnętrznym b Jacek Wesołowski, 2004

36

kolejno coraz lepsze normy społeczne dla motocykli spalinowych. Istotną pointą stanowiła porada, by przydział preparatów z funduszy strukturalnych uwarunkowany był tymże, czyli osada stanowi strategię koordynacji rozwoju przestrzonnego i rozkwicie transportu.

Publiczna taktyka użycia w charakterze przewozu została zarysowana w Kwaśnej Księdze o Pomyśle Transportu jest Środowisko³⁴ z 1992 r. W reportażu rysuje się pojęcie „zrównoważonej mobilności”³⁵, jednak nie radzi jej prostej nazw. W 1995 r. Komisja Europejska stworzyła kolejną „Zieloną Księgę”, interesującą tymże spółem transportu pasażerskiego (Platforma obywatelska. Wykorzystanie potencjału transportu uniwersalnego w Europie).³⁶ Najważniejszym przesłaniem Komisji, człowiekiem pod rozmowę w owym dowodzie, istniała prośba integracji sieci transportu powszechnego, w jakiej dobiera wybiegu na poradzenie konkurencji samochodu, zdolnego zapewnić transport „z wrota do drzwi”. We wspomnianej Zielonej Księdze wiele powiada się też o próby transportu, o pożądanych politykach samochodowych (w terażniejszym o zabiegach „push-pull”), o względnych formach ochronie UE przy realizowaniu strategii zintegrowanego transportu.

Inna Młoda Książeczka z 1995 r., zatytułowana O słuszne i aktywne opłaty w transporcie. Opcje polityk internalizacji kosztów międzynarodowych przejazdu w Zgody Europejskiej³⁷,

jest wartością ustalenia zasad przebudowy reguł ekonomicznych, na jakich buduje się transport, w kursu systemu, który cenilem istotne kursy przezeń tworzone. Tekst zawiera wy tłumaczenie, czym są „koszty zewnętrzne”. Jednakże nie angażowano się w nim całkowicie problematyką miejską, zadowalającym nas wynikiem z śledztw stanowi ostatnie, że pojazdy w znaku miejskim charakteryzuje szczególnie silna niezgodność między kosztami duchowymi (z podatków, myt itp.) dodatkowo globalnymi kosztami po uwzględnieniu kosztów zewnętrznych. Lokuje toż przesłankę do używania istotnych ograniczeń dla krzyku w osiedlach.

34 Commission of the European Communities, Green Paper on the Impact of Przejazd on the Environment.

A Community Strategy for „Sustainable Mobility”, COM (92)46 final.

35 Ang. „sustainable mobility”, niem. „Sanfte Mobilität”, franc. „Écomobilité”.

36 Commission of European Communities, The Citizens’ Network. Fulfilling the Potential of Public Transport

in Europe. Communities Green Paper, COM (95)601 final.

37 Commission of European Communities, Green Paper: Towards Fair and Efficient Pricing in Transport.

Policy Options for the Internalising of the External Costs of Transport in the European Union, COM (95)691 final.

37

Biała Księga: Europejska polityka drogowa na rok 2010: epoka na decyzje³⁸ z 2001 r. wykorzystywała się naszkicowaniem priorytetów pisania całego ustroju kontynentu, jakkolwiek w drinku spośród aktów, „Racjonalizacja transportu miejskiego”, zwróciła się do intrygującej nas treści. Ubolewając nad pozostawiającą się różnicą między rozwojem strefy zewnętrznej miast i budową transportu popularnego, w napisie podłącza się ucisk na bieg w terenie techniki napędu spalinowego natomiast spowalniania jego szacunku na koło, żywiąc odwagę na osłabienie tych emisji do 2020 r. o ponad część w poglądu do roku 1995.

W 2002 r. Komisja Europejska podjęła akcję CIVITAS, przeżywającą na finału ulga w modernizacji organizacji transportu publicznego na znacznie służącą środowisku.

39 Organizacja skupia kilkadziesiąt centrów (spośród Polski jej organami są Gdynia a Kraków), które przystąpiły się monitorowania a głoszenia różnych lekarstw na interfejsie przejazdu a gotowania miejskiego. Kolej wspiera w zmianie idei dodatkowo niespodzianek dodatkowo udziela coroczne nagrody miastom, jakie potrafią ujawnić się rekordami w obrębie korekty transportu miejskiego, budowy bazy dla „niezdecydowanego przejazdu”, w aktualnym dochodzenia przestrzeni otwartej spod dominacji ruchu samochodowego.

Po „znacznym rozszerzeniu” UE w 2004 oraz 2007 r., problematyka wdrażania „zrównoważonego przewozu” w osiedlach nie załatwiła na nowości. Miasta innych regionów członkowskich Organizacji wynoszą przeciętnie strukturę modalną przewozów szczęśliwszą niż w „zabytkowej” Grupie, ale słucha ona niewątpliwym przekształceniom. Niestety chociaż

o dokładną diagnozę kondycji, skoro układ pilnowania zachowań informacyjnych w części czubków nie jest poprawnie. Ważna tylko sądzić, że wobec niedoinwestowania a zapóźnienia większości sieci transportu uniwersalnego w miastach, od drastycznego kryzysu ich wkładu w sumy przewozów chroni tylko niedoinwestowanie systemu samochodowego a względnie większe kursy brania samochodu.

„Europejskie centrum są różne, ale istnieją przed całymi wyzwaniem również powtarzają odnaleźć powszechne rozwiązania” – sporządza się w najświeższej „Zielonej Części”, W priorytecie

nowej kultury mobilności w osiedlu, ogłoszonej w 2007 r.⁴⁰ Nowe stanowisko do mobilności w osiedlu świadczy optymalizację wykorzystania dużych środków

38 Commission of the European Communities, White Paper. European transport policy for 2010: time to

decide, COM (2001)0370.

39 CI-ty, VITA-lity, S-ustainability. Witryna oficjalna CIVITAS – URL: <http://www.civitas-initiative.org>

40 Komisja Wspólnot Europejskich, ZIELONA CZĘŚĆ: W punkcie innej sztuki mobilności w osiedlu,

COM (2007)551 final.

38

ładunku a nawiązanie pozostałych gustów transportu publicznego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) także swobodnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Składa się wycieczkę na mało wykorzystany dotychczas w Europie potencjał „szybkiego transportu autobusowego”⁴¹ jak tańszego od tramwajów natomiast tempa.

Wizja informowana przez Radę, ostatnie centra pewnego ruchu, wytchnienia od transportowej kongestii. Żeby zrobić skuteczny system posuwania się, należy użyć politykę zintegrowaną, obejmującą nowości techniczne, rozwój zasobów

„naturalnych”, gwarantowanych również „genialnych”, wykorzystywać względy ekonomiczne, wprowadzać nowinki w statutach. Nie wyklucza się uzupełniania infrastruktury transportowej, o ile towarzyszy więc do łatwiejszego zastosowania ulic teraz będących. Informacją jest prośba, aby system transportu towarów w centrach istniał przyjemnie umocowany w procedurze publicznej a podejściach instytucjonalnych.

Wizja zajmuje także centra intensywnie „świeże”, do czego prowadzić będzie odleglejsze obniżanie poziomu zanieczyszczeń wydzielanych przez samochody spalinowe. Proponuje

41 Istnieje o aktualnym wypowiedź w pojedynczym artykule o autobusach. Manchester (Anglia) – wjazd tramwaju pod dworzec Piccadilly. Przykład racjonalnego zagospodarowania powierzchni ulicy. Tramwaj z sygnalizacją

wzbudzaną; pas rowerowy po jasnej, stosunkowo nieznaczone trasy b Jacek Wesołowski, 2001

39

się, by sektor popularny pozostawał się modelem dla „internalizacji” kosztów otwartych przez ich spełnienie w ciągu decyzyjnym o obrocie samochodów. Agencja tej kuracji żywi istnieć problemem dalszych studiów Komisji. Wystawia się i uczenie stref płatnego dostępu, które dały pozytywne mutacje w śródmieściach Londynu a Sztokholmu. Planuje się i o powiedzeniu prostych podstaw

chodzenia w centrach stref ograniczonego wjazdu (tzw. zielonych stref).

Transport miejski winien istnieć „mocno racjonalny” dla wydajniejszego zagospodarowania widocznej już infrastruktury i pojazdów również fajniejszej radzie. Powinien również istnieć wyraźnie zrozumiały dla wszystkich, czemu zapewniać ma fuzja również znaczna renoma. Szansa wydostania tych, jacy aktualnie korzystają pojazdu, powoduje spora częstotliwość, szybkość, solidność również splendor. Wreszcie oczekuje się, że wywóz będzie wyraźnie pewny, czemu proponować zawiera m.in. wymaganie kodeksów spaceru i przystosowywanie innej sztuki jazdy, jak dodatkowo bezpieczniejsze wozy oraz zbudowanie otoczenia stacji także odpoczynków. „Zielona Książeczka” z 2007 r. uczy ponad oznaka stworzenia ujednoczonych norm, jakim zajmowały mówić „Miejskie Programy Zrównoważonego Transportu”.

Olivet koło Orleanu (Francja) – tramwaj ponoć być wyszukany nawet przy przekraczaniu wielopasmowej arterii. Dzięki sygnalizacji budzonej zawiera pozwoleniu zawsze młode światło b Jacek Wesołowski, 2000
40

„Naiwne” dodatkowo „Puste Części” Komisji Lokalnej nie są zbiorem obowiązujących zasad, jakie muszą istnieć gdziekolwiek wdrażane. Pokazują one chociaż rób planowania o interesie centra i transportu publicznego, sugerując też wyszukane pożądane rozwiązania. Przede wszystkim pozostają się do polemik na fakt ewentualnych regulacji dźwiganych na poziomie Organizacji, jakie przynosić będą jak detale ewaluacji inwestycji podawanych do współfinansowania ze preparatów strukturalnych. „Europa jest twórcza do idei i aktywizacji energii oraz może przedstawić konstrukcje w charakteru stwierdzenia

formy, w ramach jakiej usterki będą podejmowane a dotrzymywane na rozmiarze europejskim”.

„Miasto prostego ruchu”, „zielone miasto” – samo wychodzenie tych wezwań nie zmieniło się od przeszło pół wieku, które upłynęło z pojawienia się masowej motoryzacji. Jednak czyli się je kuma, nowe tworzą istnieć te lęki, sprowadzające do współczesnych priorytetów. „Płynny znak” nie oznacza naturalnego także niespodziewanego przeciągania się samochodem,

niezależnie z kolorycie a punktu jazdy. Szybkość zupełnie nie musi oczywiście zwać znacznej szybkości jazdy, ale dość zły termin wypraw między jej załączkiem a wynikiem. „Zielone osada” nie jest przedtem osiedlem w ogrodzie, ale dość uniwersalną strukturą aktywną z zanieczyszczeń.

Lub naprawdę miastom współczesnej Europy nie grozi już wszelki „korek” albo „rozjechanie”? Powtarza się, że „detronizacja” samochodowej mobilności jak pierwszego aspektu miasta perspektyw stanowi faktem, który – funkcjonowań że z beztrudnym trudem – wjeżdża

do całkowitych tych, którzy wiarygodni są za wyrównywanie także realizowanie.

Trwa chociaż alternatywę, że władzy destrukcji wejdą niejako „tylnymi drzwiami”, zważywszy na niepowstrzymane sympatie do rozpraszania zabudowy w strefie podmiejskiej. Nie całkowite miasta wykształciły możliwe przeżycie wspólnoty ceń obfitą ceną działów w sercach, które sprawnie tamują tendencje dekoncentracji, erozji natomiast dezurbanizacji. Można powołać się tutaj na szereg mniejszych osiedli Nasz

Środkowej natomiast Wschodniej, które prędko znalazły się w obliczu braku środowisku jako logicznej

struktury przestrzennej (m.in. Zgierz, Puławy). Spośród fragmentem wyjątkowych centrów najświętszych,

nie jest proces uzupełniania ubytków struktury, nie podejmując

obecnie o podwyżek wykorzystania śródmieść. Zwalcza temu m.in. zlecenie

na zakresy częste dla samochodu i prosamochodowe

przyzwyczajenia rodzin rozstrzygających o mechanizmie inwestycyjnym. Stanowią obszary Europy,

w jakich wzięcie transportu publicznego, nie podejmując już o rowerach, przypisuje się

z uniesieniem społecznego statusu. Jednakowoż toż się zmieni – chce z presji przekonywania

efektów modernizacyjnych w sektorze pozasamochodowym. W Europie Środkowo-

Wschodniej wielka modernizacja teraz się rozpoczęła, jednakowoż nie ważna czerpać też

41

pewności co do wyników. Jeszcze znacząca jest rozbieżność pomiędzy standardami Wysiłku

natomiast modelami rozwiązań organizowanych obok nas. Dlaczego modernizację układu

komunikacyjnego Regionu Śląsko-Dąbrowskiego otworzono z zawartości średnicowej

drogi szybkiego nurtu, a nie od zawarcia kolei aglomeracyjnej i przejścia remontu

linii tramwajowej Katowice-Bytom? Co umie odmienić 10 niskopodłogowych

wagonów na gruntownej arterii tramwajowej w Jednostki, jeśli przeżywa jej powszechnie 60-70

składów starszego wzorca, i praktyki powiązane spośród humanizacją objęcia stały zredukowane

do kompletnie koniecznego minimum? Co diametralnie zmienia wymiana torowiska

na ul. Szewskiej we Wrocławiu, jeśli ciągle podaje ona wyłącznie jednorazowemu biegowi

obrotu? Co podarował remont torowiska w Drogach Jerozolimskich w Warszawie, jeśli nadal

Fryburg Bryzgowijski (Niemcy) – Osiedle dla mężów. b Jacek Wesołowski, 2000

42

postanawiają one dziedziną dedykowaną głównie dla wózków? Czemu potrzebuje się

zminimalizować obecność transportu globalnego w odległości reprezentacyjnej

z ważnego zdarzenia, którą zwalnia się Krakowskie Przedmieście? Czy tak

otwarcie Trasy Galicyjskiej w Krakowie wymuszało skierowanie pieszych do

tuneli na czysto miejskim skrzyżowaniu? Czyli zawartość miastem handlowego przy

Dworcu Kierowniczym w Krakowie nie umiała egzystować przesłanką do współpracy

rozproszonych

jego podzespołów również pozytywnego zintegrowania platform tramwajowej?

Obraz, który wyłania się z opracowanych wyżej oficjalnych dokumentów UE, ponoć

stanowić dość zwodniczy. Jest zasadą, że zahamowanie trendów wzrostu nieekologicznego

transportu napływa spośród ważnym kłopotem, mimo inwestycji, które stworzyły się w zagadki

modernizacji transportu miejskiego (warto pomimo porównać, jakże okazałe stanowiły zarazem

inwestycje drogowe). Ale dodatkowo, mimo niebezpieczeństw a troszkę odpowiednich

współczynników

miejskiej mobilności, dużo (gdyby nie większość) centrów Europy jest wciąż dosyć dawną

konstrukcją wielofunkcyjną, dużą manewrze również plusów, których niepotrzebnie aby zmierzać

w nieznaczących

centrach handlowych. Stare miasto cywilizacji regionalnej planuje olbrzymią presję

magnetyczną, która nie budzi się łatwo ekonomicznie autobusu oraz sklepów. Tymczasem nie jakiegokolwiek osiedla chowają tąż skuteczność. Amerykanin a powiedziałaby tak, że serca miasteczek

jego świata same wskazywałyby dawno na doskonale twierdze ludzkiej aktywności... Nawet jeżeli procesy zamian w samotnym transporcie sprawują się kilka w możliwość niekontrolowany, zatem na przeciwności ich destrukcyjnemu ważni na miasto stanęła w murowanym etapie polityka miejska. Zwrócona, odwrotnie aniżeli w Ameryce, w przebiegu rewaloryzacji a modernizacji dziedzictwa historycznego miast, w punktu promowania innowacyjnych grup, odrębnych od samochodowej mobilności, bo zaopatrzonych w budowa alternatywnych połączeń, raz w zakresie ciągłej modernizacji transportu zbiorowego, mieszkala się „kotwicą” utrzymującą centrum w statusie potencji a kompletności struktury. Kiedy dokładnie liczyć z podziwu obecnej doktryny, zaszła ona w wymagania

społeczne, jakich ważnym tematem wymagało stanowić związanie do tradycji.

Natomiast podobno niekiedy po nisku nie stanowiło żadnej widocznej formy, a pracownik tradycji przeważała?

Jaka perspektywę oczekuje a owe osiedla Europy, gdzie nie wykształciło się poczucie „miejskości”, a zwiększenie stopnia istnienia składa tyle oferty stwarzania?

Taż publikacja nie chce sobie woli do zupełnej prezentacji zwyczajów natomiast zarabiających na pomoc zamknięć w obrębie szeroko pojmowanego przewozu w osiedlach.

W przyszłych artykułach otrzymuje się tylko prezentacja kilku rodzajów podejść, „skutecznych praktyk”, które, zdaniem autora, są niezwykle te natomiast zasługują na rozpowszechnienie jako sugestia do dzieł możliwych także w Polsce.

43

Trasy również grunty zabytkowego centrum odbywały złożoną czynność. Podawały nie tylko posuwaniu

się, przecież jeszcze drugim postaciom kontaktów społecznych. Widziano się na nich, sprzedawano, kupowano, występowano, paradowano. Oczywiście, trasy osiągały osobiste „branże” – te najludniejsze były najdziwniejsze. Wraz spośród przebiegiem biegu kołowego, relacje pomiędzy niektórymi procedurami ich zagospodarowania poczęły się pokładać w pędzie transportu. Najpierw opowiadało obecne najważniejszych metropolii – na ogromne korki narzekano w Londynie natychmiast w części XIX w.

Już potem zaczęto wierzyć o sieci dróg wielopoziomowych. W podstawowej części XX w. w tymże biegu szło wiele sprawie zmian śródmieść. Sztuki były

wszelako dość grzeczne również ogrodzone głównie do obwodów współcześnie zabudowywanych. Stanowiło ich racja wysoko tanio aniżeli bieżących powstałych wcześniej.

Modernistyczną instrukcją na wyjście przedmiotu istniałoby zejście od strategii ulicy – jako przedłużonego wnętrza miejskiego – i zmiany ich na drogi samochodowe

oraz niepołączone spośród nimi luksusowy piesze. Wspaniałe miasto nosiło stanowić takim, gdzie obie platformie

komunikacji, samochodowa także piesza, przebywały od siebie obojętne natomiast wzajemnie bezkolizyjne. Tę mrzonkę udało się zrobić wyłącznie w sporadycznych przypadkach.

Natomiast utopijne wyraziły się propozycje pionowego oddzielenia ciągu pieszego od kołowego na placach zbudowanych już śródmieść. Taka zmiana

nie występowała w miarach granic nawet najwspanialszych miast. W skutku, modernizm przyniósł inwestycje powierzchniowe także punktowe. Zamiast mocnym wkładem napisać się z niekonwencjonalną bazą w stojącą zabudowę a kompozycję ulic, nowe lokaty przechodziły się kursem bieżącej zabudowy. Sieć kolejnych dróg, mających wesprzeć tradycyjne drogi, pochłonęła znaczne place zajęte wcześniej przez zabudowę, często wprowadzając mętlik w jeszcze jasnym planie miasta. Do degradacji zabudowy przyczyniły się same potrzeby parkowania także bezpieczeństwa obrotu: znikła zabudowa narożników, przewężeń, i nieraz całe kwartały zajęte zostały przez parkingi.

Przestrzeń wspólna czy
strefę dla transportu

44

W kupa osiedlach ruch kołowy stworzył silne niedostatki natomiast destrukcję ram przestrzeni ulicznych. Pociągnęło wewnątrz ostatnim zubożenie oferty śródmiejskich ulic plus targów.

Prowadził

temuż odpływ ludzi, przesiadających się do wózków a ustanawiających peryferyjne galerie handlowe, które gościły się substytutem miasta, albo – jak kto wybiera – współczesną jego polityką.

Stopień destrukcji klasycznej architektury publicznej jest grubo posunięty w centrach północnoamerykańskich, w jakich wspólna suburbanizacja oraz motoryzacja sprawiły do kryzysu tradycyjnych śródmieść. A tudzież w Europie a Azji, gdzie na grupową skalę nie było suburbanizacji niszczącej śródmieścia, samochód zawłaszczal inne elementy powierzchni zewnętrznej, w tymże także okolice obywatelskiej w centrach, przez wieki komponującej ich niechęci oraz kierunek. Dla parkingów, stacji benzynowych a łączników komunikacji miejskiej cudownym tłem dawny szczególnie place – od owych newralgicznych dla miasta, po też umieszczone na ścianie centrum także instytuty trwania danych dzielnic. Niezależnie z ich godności oraz podkreślenia. Symbole znaczące dla miasta – pomniki, zabytki itp. – stały się jedynie środowiskiem dla parkujących oraz toczących się pojazdów. Aktualne ówczesna codzienność większości miast w latach 60. a 70., a rzadko panuje więc do aktualnie.

Hanower. Pasaż handlowy na Bahnhofstraße łączy tereny centra po obu stronach dworca głównego (w mocy). Linie tramwajowe

występują pod okolicą b Jacek Wesołowski, 2003

45

Usuwanie rowerów z powierzchni obywatelskiej miasta, wprowadzanie stref kierunku zmniejszonego uwielbiaj zapewnij stref poświęconych zdecydowanie dla pieszych, szło się dominującą

tendencją w formie miejskiej ostatniej ćwierci XX w. Ruch samochodów wracano na drogi obwodowe, uniemożliwiając również lub przeszkadzając przewóz w poprzek dzielnic centralnych. Realne przejawiało się nie wprowadzenie segregacji pionowej, ale poziomej – specjalizacja ulic. Powierzchnie sprzyjające pieszym zaczęto realizować odwrotnie niż konwencjonalne drogi, ponieważ wytworzenie otoczenia bliskiego pieszym chce mnóstwo składników, lepiej przygotowanych także sprzyjających własnym przedmiotom.

Oświetlenie, zielen, ławki, fontanny, nawierzchnie, słupy ogłoszeniowe, arcydzieła sztuki

– to wszystko czynniki „umeblowania przestrzeni publicznej”, potrafiącego przygotować punkty o szczególnym charakterze. Poznaje się ich licznie w okolicach poświęconych dla pieszych – co fakt spośród oryginalnym skutkiem artystycznym, a stale spośród normalnym owocem w sprawie wynagrodzenia utylitarnych potrzeb przestrzeni wspólnej. Wprowadzanie stref pieszych zaczęto na dłuższą granicę w okresie powojennego ogólnego rozwoju motoryzacji, zwłaszcza w centrach odbudowywanych po uszkodzeniach, będących tło dla testów urbanistycznych. Kassel zwyciężyłoby w 1953 r. ważną w Niemczech ulicę przeznaczoną jedynie dla pieszych (Treppenstraße). Dalej poszła przebudowa centrum Coventry, w którym spowodowano program pieszych jezdnii również prowadzących im ostrych postojów na podwórku dawnych kwartałów, ujętych pierścieniem arterii obwodowej. Ogółem na obszarze niewiele więcej 1,2 km² wyprodukowano ok. 5,5 tysiąca ogólnodostępnych miejsc parkingowych⁴². Niemniej w przewadze miast, nawet kompletnie bezużytecznych podczas kampanii, nie podano tak znacznie idącej zmiany zabytkowej zabudowy na harmonie, jakie umieją zmieścić znaczącą wartość samochodów.

Zawsze (jakkolwiek nie zawsze, o czym niżej) obawy, że wyeliminowanie ruchu samochodów ograniczy popularność i wyjątkowość sklepów, przejawiały się na szczuplejszą metę nieuzasadnione. Urządzaniu stref pieszych zawsze towarzyszyła intensyfikacja funkcji handlowych, jakby obracane w tenże przygotowuj osiedla nie odczuwały konkurencji supermarketów rozpoczynanych na peryferiach. W Hanowerze szybko w latach 70. uzupełniono główną trasę biegnącą do dworca o możliwą kondygnację sklepów położonych pod powierzchnią drogi. Eliminacji ruchu towarzyszyło ulepszenie klas usług przewozu zbiorowego. Pierwotnie modernizację pojmowano niemal

42 Coventry & Warwickshire Parking, URL: <http://www.visitcoventry.co.uk/info-parking.asp?param1=info>

(III '08).

46

zupełnie jak całość sieci kolejki podziemnych – metra względnie gwałtownego tramwaju. Galerię hanowerską ukształtowano jak jednorazowe działanie inżynierskie z danym poniżej tunelem tramwajowym. W Monachium urządzenie strefy pieszej skojarzono z zaparciem dwóch kończących się dróg szybkiej kolejki miejskich: tempa natomiast rodzin średnicowej S-Bahn. W Wiedniu umiejscowiona w serce średniowiecznego miasta Kolegiata Św. Stefana tworzy też pole stacji na przerwaniu dwóch formy metra. Podobne podejście, wraz spośród pozycją całej galerii handlowej, ocaliło od upadku centrum Newcastle upon Tyne w Anglii.

Przykłady ostatnie godzą się z figurą kolejki podziemnych, która panuje drogi wielu brzegów dodatkowo miast, a zbyt nie jest finansowo zrozumiała w sukcesu mniejszych ośrodków. Cóż to one narzekają tworzyć?

Wybieranie autobusów z dziedziny społecznej miasta objęło pierwotnie także transport publiczny, nawet tam, gdzie nie zbudowano kolejek podziemnych. Niezmiernie notorycznie formę, która początkowo prowadziła przez centralny obszar lub główną drogę, zabierano na ratunek szerokiej dróg, na rozdzielony miejsca, i odpoczynki „dla bezpieczeństwa” udostępniano za ochroną doświadczenia podziemnego. Doceniane więc egzystowałyby za wynik: dla prawidłowej pieszej penetracji udostępniano duże przestrzenie

centrum, zwiększając również handel samochodów. Polskie centrum wystarczają w ostatniego wzorze wyjścia, m.in. Toruń, Wrocław, Gdańsk. Niekiedy likwidowano śródmiejskie tramwaje plus w imię estetyki. Jak przewodniczy tego Stolica a ledwie rozważana możliwość przywrócenia tramwajów na Krakowskim Przedmieściu, impulsy obecne są nadal aktualne.

Realizacja ta odbija z postępowaniem użytkowanym w osiedlach zachodnioeuropejskich. Prawie donikąd nie zwolniono z serii biegnących ulicami byłych miast. Jeśli kończono tramwaje, toż na ich znaczenie stosowano autobusy.

W miasteczkach makaronach oraz francuskich, w których drogi są wyjątkowo małe, zużywa się nawet profesjonalne minibusy, zwykle zasilane z akumulatorów. Penetrując uliczki z dietetyczną, uzupełniają one wprawdzie siłę dostarczającą w eksploatacji działu sercem. Większe przeznaczenie stanowią punkty obowiązkowej sieci transportu publicznego, zachowane bądź na nowo dane na szosach również gruntach strefy pieszej. Akceptacja gwałtownego spacerze tramwajów na komercyjnej ulicy – pieszym corso – przyszła z terminem. W Zurychu zamknięto Bahnhofstrasse dla sporcie okrężnego szybko w latach 70.; powstała w ostatni możliwość którakolwiek spośród początkowych na świecie stref pieszych z aerobikiem tramwajowym.

Idea „transit mall” zaszła jednocześnie do Ameryki Północnej. W 1981 r. uruchomiono w Calgary (Kanada) linię tramwajową, której okres śródmiejski przebiega ulicą wyłączoną z znaku kołowego. Niestety, nie wszędzie w Ameryce definicja taż się przyjęła. Oraz stawała się ona niesłychanie handlowa w Europie. Obecnie strefy piesze szukane przez autobusy komunikacji zbiorowej można dodawać w setkach. Akcja z nich wówczas istotne wątki miejskiej (czasem regionalnej) sieci tramwajowej, i stronę – linie miejskich autobusów.

Dobre współistnienie pojazdów transportu oficjalnego i klubu pieszego obchodzi od gęstości ruchu. Ponadto, stopień aprobaty publicznej może żyć nietypowy w nietypowych miasteczkach również po trosze zależy z regionalnej tradycji. W Amsterdamie handlowa Leidsestraat zdecydowana jest zatrzymać silny ruch pieszy i 30 par tramwajów na erę. Ze sensu na wielkość ulicy (10,5 m), tramwaje denerwują się po indywidualnym kursie z mijankami na mostach. W Grazu pieszą ulicą Herrengasse przejeżdżają 44 pary tramwajów na epokę. Ulica obecna istnieje właściwie większa, liczy 17-23 m. Podobne oskarżenia

tworzy dużo wyjątkowych procesów pieszo-tramwajowych, m.in. w Bazylei, Karlsruhe, Zagrzebiu, Grenoble.

Jakkolwiek są również miasta, w których opuszcza się tak gwałtownego handlu pojazdów w okolicy

pieszej. W Bayreuth przez kilkanaście lat był pierwszy przystanek autobusowy na Maximilianstraße, tamtejszym dużym placu rynkowym. Kawalkady autobusów dojeżdżały co 10 minut, przeciągając się w tempie ciągu pieszego wśród lasów pieszych a mężczyzn sklepów. Olbrzymią część przestrzeni gruncie zajmowała wiata autobusowa, wykluczając nowe okoliczności jego używania. Chociaż Mannheim – Kurpfalzstraße zastąpiona na powierzchnię pieszą z aerobikiem tramwajowym, obejmuje niepowtarzalną z dwóch linii środowisko

b Jacek Wesołowski, 2006

w 2007 r. przeniesiono główny przystanek ok. 100 m od Maximilianstraße, długoletnia eksploatacja wykazała, iż istnieje dowolny dość silny ruch pojazdów bez tworzenia jezdni, bezpośrednio po powierzchni ciągu pieszego. W Hadze zdecydowano się na koncepcję śródmiejskiego tunelu tramwajowego pod Grote Marktstraat, która stanowi spojrzeń. 18 m szerokości (otwarcie tunelu – 2005 r.). Tramwaj w przestrzeni pieszej zostawiono lecz tam, gdzie ilość kierunków nie przekracza dziewięciu par na erę. Taką małą obsługę naziemną stref pieszych widzi się niezwykle nierzadko. W Rotterdamie, gdzie powojenna odbudowa przyniosła znaczne ulice a torowiska tramwajowe w działach rozdzielających jezdnie, niszczy się linię biegnącą pasaż handlowy Lijnbaan. W Wiedniu, gdzie obsługę Innere Stadt podparto na osiach metra i tramwaju na Ringu, obsługuje się kilka prostej autobusowych, mających wąskimi drogami także dzielnicą pieszą – m.in. przez Graben. W Chodzi przywrócono („próbnie”) obsługę tramwajową na grupy tnącej centrum wówczas w 2007 r., po nastoma latach świętowania trasy ale przy ulubionych okazjach. Niestety jest wtedy chociaż postać podstawowa – instaluje się nią owszem 12 par szlaków na epokę. Epizodem w Europie Wschodniej stanowi handlowa trasa tramwajowa przez ojce miastu Lwowa. Tylko jakkolwiek w dowolnej Ukrainie zaprezentowało się, iż nie da się dłużej godzić „użytecznego” przystanku oraz atrakcyjnego zajścia do Ratusza. Przystanek zlikwidowano – nie Budapeszt – przybycie na odpoczynek tramwajowy koło Szabadság híd. Przejścia podziemne toż nieraz ognisko patologii życia publicznego.

b Jacek Wesołowski, 2004

udało się go odnowić choćby po starannym remoncie linii, stworzonym w decydujących latach XXI w. Potężna z obecnego prosić, że w oczach jednostki miejskiej dobrym warunkiem dalszego grania tejże linii nie jest kadra staromiejskiej strefy pieszej, lecz niemożność przełożenia grup.

W Polsce strefy pieszo-tramwajowe przystają do rzadkości; spotyka się je sprawnie jedynie na Wierchnim Śląsku (Katowice, Bytom, Chorzów). W Krakowie istnieje grupa tramwajowa, przecinająca strefę pieszą ulicy Grodzkiej. Ruchem w charakterze stworzenia strefy pieszo-autobusowej stanowił Nieznany Świat w Stolicy. Przestrzegając zasadę maksymalizacji powierzchni pieszej natomiast obniżce jezdni, dopuszczono tam pomimo całkiem długi ruch pojazdów, wskutek czego rozwiązanie warszawskie odnalazło się na obrzeżu typu powierzchni pieszej z ładunkiem narodowym i perfekcyjnej ulicy. Nie hoduje w Polsce pełniejszej aprobaty dla wyjaśnień komercyjnych gdzie indziej, być prawdopodobnie jeszcze wskutek traktowania transportu zbiorowego (i szczególnie tramwajów) jako linie prace socjalnej. Ponadto niedoinwestowane tramwaje są zwykle wysoce ogromniejszym źródłem zgiełku a drgań aniżeli na Wysiłku. Ważnym fragmentem przestrzeni ciągu pieszego są przejścia podziemne a kładki. W wielu osiedlach „bloku sowieckiego”, oraz i rzadko na Wysiłku, podjęto próby eliminacji jednopoziomowych przejść dla pieszych na niektórych ulicach śródmiejskich, robionych w drogi ruchu kołowego. Dla dużo figur zwyczajnie elastycznych, śródmieście Budapesztu, Wiednia, Warszawy lub Moskwy pozostawiło w aktualny wyjście pocięte trudno przekraczalnymi barierami. Przejście podziemne pozostawało się nawet

symbolem nowoczesności, uczone na ogromnych pocztówkach zaś w albumach. Pieszy oraz stał się upokarzonym „suplementem” do wspaniałej miejskiej, którego zleca się do brania często źle utrzymanych tuneli.

Inne było oszustwo do ról segregacji w wielkich miejscowościach Trudu.

Przejścia podziemne budowano również. Nawet tam, gdzie powstała stacja metra, nie przestano z prążków na autostradach. Pomysły, by pieszym nie stopniowo było uciekać poprzez nawierzchnie na zdecydowanym Piccadilly Circus, Place de l'Opéra czy Times Square, przenigdy nie stały przeprowadzone, pomimo że pod wspomnianymi rynkami postrzegają się rozbudowane podziemia. Kładki czy tunele dla pieszych są domeną raczej peryferii niż serc.

Bardziej ostre w przemianie zdarzeń były tnie germańskie. Próbowano usunąć pieszych z najaktualniejszych skrzyżowań wiedeńskiego Ringu. Trafienie do dworca Hauptbahnhof we Frankfurcie n. Menem i usprawniono na podziemne, wraz z akcesorium całego zespołu stacji kolejek S-Bahn także U-Bahn. Nie50 gdy budowa kładek natomiast pieszych tuneli złączona stanowiła z urządzeniem szerokich relacji w śródmieściach odbudowywanych po zniszczeniach wojennych. Śródmieście pocięte arteriami, gdzie łatwo wykorzystywano tunele dla pieszych, uznawał na model Stuttgart; takich podejść wielu posiadała te Kolonia.

Podejście przekształciło się w latach 90. Wejścia przez nawierzchnię są w osiedlu tematem rozleglejszej przerw ciągu pieszego, która jako sumę musi spełnić parę fundamentalnych wymogów. Potrzebuje istnieć miła, atrakcyjna, jasna dla wszelkich posiadaczy – ponad obecnych z otoczeniami ruchu. Wolno sobie przedstawić, że tunele lub kładki umeblowane są w krany (wspaniałe w strukturze zaś obronieniu) lub w platformy (ciężkie do ulokowania w ściśle zabudowanych dzielnicach, zazwyczaj uciążliwe do zwyciężenia oraz niezbyt miłe). Dużo doświadczyć wtórnie wyposażono w takie zorganizowania. Tylko więcej niewiele dostało jak zapis po dalekiej godzinie, oraz przy wytyczono klasyczne ukończenia w poziomie jezdni.

Kłopot nie stanowi gdyż wyłącznie techniczno-estetyczny, jednak znacznie istotniejszy. Strukturze przejść towarzyszyła debata o wzmocnieniu bezpieczeństwa pieszych.

Tymczasem wykluczono co prawo przejechania przez pojazd, a wiele obniżono bezpieczeństwo własne pieszych. Używanie tuneli w tłach uwielbiaj w chwili ograniczonego sportu istnieje ułamek solidne niż chodnika, który jest (uwielbiaj może istnieć)

każdorazowo pod wypowiedzią nieznanymi postaci, spotykających się na alei bądź w otaczających budynkach.

Przestrzenie, dokąd są ludzie, z natury materii są wygodniejsze z strefy pustych. W idealnym poziomie to przecina się też minięcia, jakie są postawione bardziej peryferyjnie. W terażniejszy zwyczaj wykańcza się również poszczególne spośród brudniejszych

oraz szalenie nieestetycznych pas na siatce zajmowania się pieszych.

A kiedy ważna odtworzyć przypadek przejścia przed dworcem we Frankfurcie?

Tutaj w latach 90. przerwano barierki wygradzające chodniki, ulice i odpoczynki tramwajowe, powracając do przeżycia chronionego sygnalizacją świetlną – mimo że pod spodem ciągnie się znakomity oraz uczęszczany zespół sklepów, natomiast wszystkim

schodom prowadziły windy. Ostatnim totalnie sprężyna stanowiła niebywale mądra. Zanim odbyć ważna istniałoby za ledwie dołem, przedpole dworca pozostawało się rodzajem „ministrefy granicznej”, jaka dostała złą renomę za sytuacją sprzedawców narkotyków, koczujących bezdomnych itp. Wiele „stref brzegowych” w miasteczku, lub terenów położonych przy strukturalnych barierach, wystaje się siedliskiem rozmaitych patologii – ta frankfurcka na młodą wielkość usprawiedliwiłaby tę wzmiankę. W tymże wypadku granicą była arteria uciekająca przed dworcem. Wyjściem była likwidacja „kieszoni”, którą wystawało się przedpole, poprzez wypełnienie poprzez nią prostego, codziennego nurtu. Tam, gdzie architektura miasta się urywa, gdzie znika możliwość obserwacji pieszej, oraz zajęcie prowadzące przejmuje ruch samochodowy – nie można spodziewać się bezpiecznego, prawidłowo grającego centrum.

Obejmowanie przejść podziemnych lub zaczynanie alternatywnych zdarzeń w stanie jezdni, stało się w latach 90. powszechne. W Bazylei tunel dla pieszych przy dworcu SBB pozostawał się podziemną ścieżką rowerową (i ponadto rowerowym warszatem a parkingiem). W Bremie urządzono w jednopoziomowe przejścia zachodnie wstąpienie na główną ulicę handlową. W Stuttgarcie pewna ze stacji podziemnych – Rotebühl Platz (Stadtmitte) – przestała spełniać rolę przejścia podziemnego po zmniejszeniu spacerze na trasy. Ring wiedeński stał więcej niejasny dla pieszych, oraz pewne tunele – zamknięte. Nawet w Japonii chwila zostało miejsc, w których nie sposób przejść ulicy odmiennie niż tunelem czy kładką.

Wkroczenie na rząd podziemny prawdopodobnie korzystają stanowisko specjalnie ze sensu na sprawdzania kolejnej przestrzeni usługowej. Można w aktualny technologia zrobić ograniczenie pierwsze kobiet poznających poprzez ulice ruchliwej drodze. W Europie wzorem takiego lekarstwa stanowi pokonanie przy Giełdzie w Rotterdamie, tzw. Koopgoot (ukończ. 1996, arch. Pi de Bruijn). Najdelikatniejszy fragment, jakim są pokonania na odcień podziemia, rozwiązano za radą dwóch wąskich oraz zmniejszonych Nagoja (Japonia) – kompleks handlowy Sakae w sercu. Podziemne przejścia rozpatrują się bardziej tam,

gdzie są fakt ważniejszych zestawów usługowych b Jacek Wesołowski, 2007

52

placów, flankowanych ciągami biznesów natomiast popartych dotyczącą małą budową; kierują na nie łagodne schody. Chociaż pasaż istnieje tenże w sobie korzystny, i zapór nie są proste przejścia jednopoziomowe poprzez drogę Coolsingel.

Z kraju indywidualnego spośród obniżonych terenów przebiega wspomniana wyżej pomocnicza linia

tramwajowa. „Koopgoot” umie istnieć dobrym wzorcem połączenia stref pieszych, rozdzielonych szerokimi drogami, stworzonymi w nowoczesnej konwencji śródmieścia.

Odwrotnie istnieje w Europie Środkowo-Wschodniej. Pewnie tylko w Czechach widać dokładnie nieszablonowe stanowisko – szczególnie w Daży. Ponownie na zwrocie wieków, skoro na Wysółku zastanawiano się, co popełnić z zbytnimi przejściami, na wschodzie robiono kolejne, najchętniej przy poszerzaniu metod (np. ulice Pabianicka także Zgierska w Jednostki). Działo się zatem nie chociaż na peryferiach, jednak plus w źródłem – jak choć w Krakowie

na ul. Lubomirskiego. Ważne Miasteczko w Gdańsku nadal odcięte jest z gorącego przedmieścia kilkoma ciemnymi tunelami. Pieszna promenada na autostrady Świdnickiej we Wrocławiu wciąż rozcięta jest pieszym tunelem. Przejścia podziemne tworzą rodzajem źle pojętego symbolu nowoczesności miast, które zdeterminowane są wydawać miliony świetnych na ich remonty (ukończenie na Piotrkowskiej w Jednostek). Podsumowana na uprzywilejowanie samochodu obsługa ważnych powierzchni miasta niechybnie wiąże się z powstawaniem arterii będących przeszkody przestrzenne – realne bądź psychologiczne. Prowadzą one alienację tych źródeł, rozrywając oryginalne związanie z zapleczem sąsiadujących dzielnic. W Birmingham w Anglii, w śródmieściu produkcyjnej konurbacji West Midlands, starano się przebudować śródmieście według standardów zawartych w szybkim Coventry. W skutku intensywnych wyburzeń⁴³ w 1971 r. powstała wielopasmowa, okrężna trasa szybkiego obiegu, ze skomplikowanymi wielopoziomowymi skrzyżowaniami, całkowicie wygrodzona od obrotu pieszego.⁴⁴ W odcinku pierścienia, główne ulice handlowe broniły się strefą pieszą lub powierzchnią ruchu jednokierunkowego – jak np. Coronation Street, przekształcona w „ford mall” dla autokarów oraz taksówek. Dla podania jednak miastem konkurencyjności na dłuższą metę, w 1988 r. przyjęto plany zdecydowanie wysoce niezależne. Najpierw dokonano zmniejszenia jakiegoś spośród związków i przekroczenia ringu kładką a przeprowadzając jej zabudowę, idącymi na strukturalne połączenie

43 Wielkość wyburzeń pozwalają określić doświadczone ryciny: Photo – by D J Norton, Birmingham; URL:

<http://www.photobydjnorton.com/Birmingham.html> (III '08).

44 Urban Design Compendium, URL:
<http://www.urbandesigncompendium.co.uk/birminghaminnerringroad>
(III '08).

53

z silnym systemem kulturalno-rozrywkowym Centenary Square. Na kryzys wieków wystąpiła bardziej ostra decyzja: pierścień został rozerwany – na jego rat wprowadzono ruch mały. W tym miejscu bo osiągnięto innej rozbudowy projektu centrum. Powstał ogromny zestaw handlowy „Bullring”, tworzący liczny łącznik w profilu południowo-wschodnich dzielnic przemysłowych. Porusza to ciąg ich transformacji także animacji. Projekt mieszkań się krokiem milowym na podróży odwrotu z „centra dobranego do autobusu”. Royal Town Planning Institute przyjęła wewnątrz niego coroczną nagrodę radom miasta, właściwie ją wykazując: Założenie „Bullring” jest rozróżniającym się przykładem pionierskiego i właściwego projektowania, które przywróciło przestrzeń zewnętrzną pieszym oraz powołało inspirujący model dla całkowitych. Sektor własny i kompetencje miasta, przez kooperację spośród następnymi mięsami publicznymi, czynią centrum Birmingham doskonałym środowiskiem dla robienia zakupów, pracy, przynęty a istnienia. „Bullring” jest godnym konsumentem naszej nagrody.⁴⁵ Jednocześnie następuje proces zmiany elementów pierścienia drogowego według wzorców popularnej miejskiej ulicy. Liczy to eliminację przejść podziemnych. Zaiste, szkoda w Europie o specjalnie wyrazisty przykład odwrotu od strategii zaszczepiania w sercach możliwości niecierpliwego nurcie.

Wymóg bycia powierzchni socjalnej w centrum miasta stanowi ważniejsza od warunków zmechanizowanej komunikacji. Do takich poglądów przeprowadza obserwacja dwóch przykładów nagłej eliminacji infrastruktury samochodowej w miastach rozwijającej się Azji Wschodniej. Ponad czteromilionowy Czunkin nad rzeką Jangcy w Chinach usprawiedliwia własny plan transportu publicznego na architekturze autobusowej, jeśli

nie mieć poszczególniej form kolejki jednoszynowej. Dla środków naziemnych nie jest istotniejszej alternatywy. Odważono się wprawdzie w 1997 r. wyłączyć z przepływu okrężnego dwie podstawowe ulice śródmieścia, zwanego Jiefangbei. Ich połączenie jest głęboki plac, z Pomnikiem Ludowego Wyzwolenia pośrodku. W dzielnicy pieszej, odwiedzanej regularnie przez ok. 300 tys. osób, powoduje się ok. 3000 sklepów, dwie potężne wystawy handlowe⁴⁶, liczne budynki urzędowe natomiast hotele.

Pozostałe metropolia to Seul. Zupełne zniszczenie centra w sezonie walki 1950-53 i błyskawiczny wzrost ekonomiczni kraju, dopełniający się z lat 60., wykreował z południowokoreańskiej

stolicy miasto bloków również olbrzymich drodze o różnicy trudno

45 Za: West Midlands Local Transport Plan, URL:

<http://www.westmidlandsltp.gov.uk/2005/section>

20423115852511.html (III '08).

46 Witryna China International Travel Service Chongqing, URL: <http://www.china-yangtze-cruise.com/>

mountain-city/sccq19.htm (III '08).

54

zbieżnej z miastami mamy Europy. Obowiązujące dla kulturze miasta zabytki odkryły się wśród wielopasmowych rond. Całkowitą strefę dróg zajęły wielopasmowe jezdnie. Ulice miasta przestały pełnić wielkość przestrzeni obywatelskiej, która anulowała się nieco na obszary świątyn także biurowców, a później galerii handlowych. Charakterystyczna dla ekspansji miasteczka istniała ponadto mocna sieć budowie metra (kluczową kolumnę dopuszczono

w 1974 r.; dziś zatem niepowtarzalny spośród najwyższych systemów na globie) również zapoznanie

wielkiej zabudowy mieszkalnej także finansowej. Relatywnie niewiele powstało

jednak miejskich dróg ekspresowych – dobrą w centrum zrobiono w 1968 r.

na rampie wzniesionej ponad przykrytą stropem niewielką rzeką Cheonggye.

Na przodzie własnego wieku rozpoczęto wreszcie program humanizacji przestrzeni

publicznej śródmieścia, któremu patronował ówczesny burmistrz metropolii, Lee

Myung-bak. Najważniejszym skokiem było zburzenie wspomnianej drogi bystrej

oraz pokazanie rzeki. Spełniono obecnego w latach 2003-05. Nie dotarło więc wprost: ponieważ

rzeka właściwie wyschła, nieuniknione jest tłoczenie wody dla przeprowadzenia

koryta. Powstała niezwykle uczęszczana przez przedstawicieli promenada, zagłębiona

pod poziomem otaczających ulic, jakiej postępuje wystudiowana architektura

kaskad, tarasów i zieleni.⁴⁷ Przemian dopełnia przeprowadzona na niektórych obszarach redukcja

jezdni, jakiej przyświecała idea włączenia ważnych celów centra do okolicy

chodników a zapoznanie komunalnej zieleni. Widać ostatnie triumf

w Seulu sprawił pana Lee na wierzchołki kariery politycznej: w 2007 r. został wskazany prezydentem kraju.

Oba przypadki azjatyckie to wartość przywracania okolicy miasta pieszym bez żadnej nagrody w postaw alternatywnych dróg czy stanów ruchu. Ruch okrężny musi służyć sobie konferencję na ograniczonej wielkości. Bądź miasto zostawiło przez obecne całkowicie zawarte?

Tutaj pora odwołać się do klasyki współczesnej myśli urbanistycznej, którą wyznacza kompozycja Jane Jacobs „The Death and Life of Great American Cities”, zgubiona w 1961 r. Opisano w niej sukces akcje o zatrzymanie kursu przez ogród Washington Square na nowojorskim Manhattanie, dokonane bez tracenia pasów prądzie na trasach obiegających plac. Urzędnik wydziału dróg – pisze Jacobs – przewidywał szybki przyrost ilości samochodów idący rocznie w miliony. /.../ Wszystkie czarne przepowiednie ziściły się, żeby przyjęto środki skompensowania sportu dla pojazdów wycofanych z ulice przez zieleniec. /.../ Ale sądenia nie mogły się

47 Cheonggyecheon, witryna Miasta Seul, URL: <http://english.seoul.go.kr/cheonggye/> (III '08).

55

spełnić, bowiem te obwodowe ulice, płaskie również umeblowane w mnóstwo świateł, zastawione parkującymi samochodami, mijane w umownym mieszkaniu poprzez pieszych, wymagające pokonywania niewygodnych zakrętów, już stanowiły trudność dla pojazdów natomiast zniewalały wolny ruch. /.../ Żadne kontrole ulic na obrzeżu parku nie wykazały rozwoju ruchu; większość wykazała tudzież jego średnie zmniejszenie. /.../ Zamiast pogłębić problem kongestii, wprowadzenie bariery przyniosło naturalny jej zapis. Dalsze analizy wykazały i, że nurt nie wzrósł znacząco chociażby na rychłych ulicach. Cecha samochodów prawie „rozpłynęła się w powietrzu”. Jacobs konkluduje: Właśnie kiedy nie uznaje w osiedlu stałej, pewnej liczby podróźnych autobusów, tak nie ma zasadniczej pierwsze odbiorców samochodów. Te grupy przerzucają się w relacji od dotychczasowych warunków kształtujących sezon również reakcja, charakteryzujące jedne rodzaje przekładania się.⁴⁸

48 Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities, wyd. Penguin, 1994, ss. 374-377. Seul (Korea Południowa) – Rzeka Cheong Gye Cheon przywrócona do gardła po rozebraniu wielopasmowej estakady bnd Justin Adams, 2006

56

Teraz wiadomo już, że przewaga usprawnień w bazie komunikacyjnej owocuje rozszerzenie przepływie – dodany we wstępie tzw. „ruch indukowany”. Także pogorszenie stosunków sprawia redukcję normalni ruchu, który zmienia się na przyszłe ścieżki – niekoniecznie bezpośrednio równoległe, sprawowany stanowi w osobisty gotuj względnie nie jest wykonywany w całokształcie. Jak wprowadza do ról obsługi centrów prestiżowe jest, gdyby taż generalna okazję leżała jak również. Gdzieś tutaj że osiąga się wyjaśnienie, dlaczego mogą grać centrum całej wartości, o zupełnie przeciwnym nasyceniu siecią arterii. Wyprawia się, że strumień do utrzymywania powinno dać połączenie Stolicy i Wiednia: zwyczajnie jest w Europie całych osiedli, będących podobnie znacznie dużych dróg, co stolica Polski. Bądź dzięki obecnemu w Warszawie są mniejsze „korki” niż w Wiedniu? Konstrukcja jakiego z miasteczek jest potwornie uprzejma dla pieszej czy rowerowej penetracji?

Postać prawego wyważenia między dostępnością śródmieścia a typem przestrzeni publicznej – czy związku przestrzeni komunikacyjnej w szczegółowej przestrzeni miejskiej – jest normalną drogą dla utrwalenia doskonałego centra dodatkowo jego bezwzględnych zalecie. Gdyby to „odbija się” ruch samochodowy z ważnych

okolicy miasta, toż przywiera również „ściągać” do nich troszkę groźne sposoby transportu – a tymiż są środki transportu społecznego dodatkowo spacer pieszo-rowerowy. Gwoli wszelkiego centra można znaleźć wymarzone preparaty technologiczne nie potrzebujące pełniejszych poprawek układu ulic ani nakładów wykraczających poza konieczne potrzeby. Natomiast sama baza transportowa nie zlikwiduje kłopotów zamierających śródmieść – pożądane są inwestycje regularne natomiast szeroko znana humanizacja przestrzeni publicznych szos także placów.

Strefa piesza, z zwrotem pojazdów transportu miejskiego albo bez, nie jest rozwiązaniu zdolnym przywrócić sercem centra przemysłowe podstawy obowiązywania.

Kieruje się jedynie do indywidualnego odcinka miasta, którym stanowi promocja bliskich otoczeniu form przenoszenia się w rywalizacji o strefę szos również terenów. Znane są chociaż dwa wypadki, kiedy zrezygnowanie ruchu samochodowego z procentu centra nie przyniosło kolejnych wyników w skór wzmocnienia funkcji handlowych ulicy; oba dotyczą miast północnoamerykańskich. Chestnut Street w Filadelfii została zmodyfikowana w zbiór pieszy z hukiem autobusowym w 1976 r. Nie zatkało wtedy przecież końca znaczenia ulicy. W latach 90. zakaz przyjazdu oraz parkowania pojazdów został otwarty. Także początek w 1984 r. pieszej promenady na Main Street w Buffalo, której zabiegiem poprowadzono linię tramwajową, nie przyniosło prosperity. Można mniemać, że negatywne doświadczenia amerykańskie są

57
okazję w niezwykle niewielkiej partii, którą spełnia tam transport formalny dodatkowo w przewodach

dekoncentracji posady natomiast suburbanizacji. W aktualnym wyjątku zawarcie stref pieszych nie ograniczało się do oryginalnego punktu miasta, czyli ubóstwa oferty programowej śródmieścia. Nie przeżywa motywu usuwać pędzie samochodowego z ulic, na jakich istnieje zanadto nieco ludzi. Toż danie ciekawie zaplanowanych przerw nie egzystuje w zostanie wręczyć im umysłu miejsc publicznych, pulsujących życiem. Pewną koniecznością są atrakcyjne prace, mogące rywalizować z kolekcją centrów peryferyjnych – handel, kultura, rozrywka. Dopłatą w słowu klienteli pewnie żyć też zabudowa mieszkaniowa – opustoszałe centra często otoczone są terenami niezamieszkałymi, pozostałościami przemysłu lub leżącymi odłogiem. Strefa piesza nie może działać w luce. Zwalnia się wówczas nikomu niepotrzebna, opuszczona a ryzykowna – jak wybrukowana nową kostką ulica 3 Miesiąca na zwolnionym i chylącym się ku ruinie Wiekowym Miasteczku we Włocławku. Właśnie przygotowanie „masy krytycznej” śródmiejskich grze kupi dać prawidłowo działającą strefę pieszą. Asystuje jej przyjemnie uczestniczący natomiast chętnie brany transport publiczny. Strefa piesza jest stąd produktem wyższej polityki miejskiej, jaka usuwa się do kupa atrybutów bycia.

Kilkoro miast regionalnych ma upadek zgodny spośród miastami północnoamerykańskimi. A europejskie spróbowania ze dzielnicami pieszymi są

bardzo kuszące. Jednak jednak, bezrozumne ich odtwarzanie nie ma trzonu dodatkowo widać być złe. Strefa piesza nie jest wymogiem niezbędnym daleko funkcjonującego centra. Przy intensywnych gabarytach ulic średnie są rozwiązania kompromisowe, jak zwężenia tras natomiast wkroczenie ruchu uspokojonego na wyszukanych działach czy czynach. Przykładu daje centrum Portland – pojedynczego przypadku typowej kwocie centra w USA, które zdołało się przeciwstawić zasadniczym procesom dezurbanizacji. Jego szachownica ulic, królewskich na spojrzeń. 17-22 m, właściwie donikąd nie stanowi zatkaną dla przepływu ani rozciętą. Wybrane trasy, głównie ostatnie, którymi toczą drogi tramwajowe, uzyskały wydzielone torowiska, jednopasmowe jezdnie oraz przyłączone chodniki. Zadbano oraz o barwny widok terenów miejskich, będących duże przestrzenie piesze, i ponadto o wyjątkową „małą konstrukcję”.

Miejska strefa piesza nie jest więc potrzebna, i zasadność jej wprowadzenia obchodzi od lokalnych warunków. W zdegradowanych miastach może istnieć ono przeprowadzone jedynie jak kawałek globalnej rewitalizacji, tworzącej potężne inwestycje wzbogacające dotychczasowe prace. Zawsze oraz potrzebna istnieje ostrej wartości przestrzeń ruchu pieszego, pozbawiona barier, łatwo osiągalna, będąca piękną jakością natomiast magazyn. Jest ona bieżącym elementem prowadzącym również uatrakcyjniającym lokalne centrum.

58

Strefy piesze niekiedy można układać poza obszarem centralnym, gdzie gromadzi się szeroka kwota jednostek. Jednak ogromna część ulic ustawiona stanowi szczególnie peryferyjnie również pragnie obsługi zarówno pieszych, jako dodatkowo locie okrężnego.

Jeśli modernistyczne mienie zamiast zostało pod znakiem segregacji funkcji, ostatnie w teraźniejszych dekadach XX wieku pozwolono ich współistnienie. Od do usługi urbanistów ponownie trafiła tradycyjna droga, w techniki transportu zatrzymała ona jako piękna dla pełnych klientów. Mieszczą się pośród nich również samochody – o ile nie istnieją elementu rządzącego także zniewalającego sobie pełnia indywidualne. Piesi w otwarty środek wybierają dotykać się przy witrynach sklepowych, mimo drodze wolnej od ruchu.⁴⁹

Inne były możliwości trafienia do pomocy trasie będącej złożoną funkcję. Przy maszyny śródmiejskich stref pieszych tkwiło na wzór niewypowiedziane wydarzenie o model ulic, z jakich nie sposób usunąć ruchu samochodowego, w okolicach wewnętrznego kołnierza centrum. Z przebiegiem przeniesiono na nie przejścia z miasteczek mieszkaniowych, w jakich wyraziło się, iż przy niskim spacerze można dostarczyć dopuszczalny format bezpieczeństwa bez konieczności całkowitej segregacji. Rozmawia się więc, że pojazd nie jest przeciwnikiem ulicy, wrogiem i jest nazbyt daleko idąca specjalizacja okolic trasy dla motocykla. Istnieją poniekąd uwagi, że ruch zwykły prawdopodobnie przyczynić się do całorocznego funkcjonowania i odczucia publiczności przestrzeni ulicy.⁵⁰

By wyeliminować dominację samochodu, wypracowano formułę tzw. uspokojenia ruchu (traffic calming, Verkehrsberuhigung). Urodziła się ona na przodu lat 70. w mało holenderskich osiedlach (m.in. w odkrytym centrum Zoetermeer pod Hagę).

⁴⁹ Obserwacja Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, s. 360 oraz nn.

⁵⁰ Kenneth Greenberg, *Toronto: Streets Revived /w:/ Public Streets for Public Use*, red. A. V. Moudon, Van

Nostrand Reinhold Co., New York 1987, s. 194.

Uspokojenie prądzie,
czy pokój zamiast wojny

59

Urządzono tam drogi wielofunkcyjne, podparte na strategii „przestrzeni współużytkowanej”, czy bez wydawania szosie i chodników. Ulice stały pomyślane przede wszystkim jak przerwy do dyskoteki również kontaktów sąsiedzkich, teżę rangi tworzyli związać się prowadzący pojazdy. Geometria trasy przewozu i limity rozmieszczone w poprzek jezdni skutecznie regulowałyby szybkość podróży do ok. 10-15 km/h.

Miedzym ostatniego kroju nadano określe woonef.

Jednak formuła „przestrzeni współużytkowanej” pije za sobą znaczne zredukowanie prędkości pojazdów. Umie złapać ona zastosowanie trochę w enklawach mieszkaniowych, a w sercach w zwróceniu do stylu dostawczego w powierzchniach pieszych.

Ale miasto ustawia się jednakowoż rzadko z dróg przenoszących znacząco wyższy klub i wznoszących sporą siłę jak korytarze porwania się motocykli.

Tym, co okresowi o dolegliwości sporcie samochodowego, stanowi nadzwyczajna szybkość pojazdów

a wielkość jezdni. Przyczyniają się one do rozcięcia więzi przestrzennej ulicy, istnieją też pierwsze zagrożenie zabezpieczenia przede jakimkolwiek nowych konsumentów ulic: pieszych, rowerzystów itp. Znikanie na dodatkową postać dużo tras może funkcjonować na końcu uciążliwe, iż obie postaci mogą przeistoczyć się w „oddzielne światy”

o mocno innej specyfice. Znaczny obrót potrafi „usunąć” atrakcyjność najkorzystniejszej lokalizacji.

Prosi się tutaj wypadek z Budapesztu, w jakim trasa narysowana w latach 70. przez Ferenciek tere (Plac Franciszkański) kompletnie wyludniła chodniki wzdłuż niegdyś markowych sklepów. Plus współczesne blisko owego, że obszar stanowi dalej w jedynym uczuciu

handlowego Pesztu. Spory handel lub stacjonarny korek dysponują oraz proste konsekwencje: wszyscy ludzie ruchliwych ulic wiedzą, że zatrudnianie w jasność dostępnego okna właściwie wyklucza jechanie właściwej konferencji bądź uleganie muzyki.

Kluczowym znaczeniem z paragrafu znajdowania starań na pracę podniesienia wartości zarabiania w przerwach śródmiejskich nawierzchni istnieje więc ograniczenie sporcie samochodowego do niezbyt szkodliwych rozmiarów. Temu akurat podają głównie rzucane techniki „uspokojenia ruchu”. Nie chwytają tras dla wózków, tylko uważają inspirować do ignorowania ich, gdyby wówczas ledwo teoretyczne. Amerykańskie agencje inżynierów ruchu definiują uspokoienie ruchu jako dokonywanie, jakie pokrywa organizację trendu zmieniającą trasy przewozów w terenie dzielnicy, natomiast oraz transformacje w położeniu jezdni, wprowadzenie rozmaitych fizycznych ograniczników, mających na obowiązkowi zmniejszenie szybkości również potęgi krzyku w pożytku zaufania także podwyższenia jakości środowiska życia.⁵¹

⁵¹ Institute of Transportation Engineers (USA) oraz Transportation Association of Canada; witryna firmy

Fehr & Peers, URL: <http://www.trafficcalming.org/definition.html> (IV '08).

60

W Niemczech Zachodnich w latach 70. było obecnie 31 pas ruchu ukojonego w 21 miastach, tudzież w części lat 80. takie zwolnienia funkcjonowały obecnie w 100 miastach.
52 W przewagi karamboli są to trasy oparte na wydzieleniu jezdni od chodników.

Upowszechnienie stref ruchu stonowanego oraz żon ograniczeń wjazdów w zbiorze lat 80. zbiegło się ze sławną poprawą wskaźników wypadkowości w Europie Zachodniej. Na płaszczyzn nowej dekady, w Niemczech uszczupliły się one niemal trzykrotnie⁵³, przy wciąż zaostrzającym się ruchu samochodów. W opuszczonych okolicach ruchu uspokojonego zaobserwowano ubytek ilości wypadków o 40-50%.

W Polsce buduje się dopiero wstępne kontroli z uspokojeniem ruchu, przy czym wielce spontaniczne tematu urządzają się być administracje narodowe także towarzystwa specjalistów

niż marka społeczna. Określone są wymowne: 85% kierowców przekracza dozwoloną szybkość w miasteczkach, a 94% poza miastami.⁵⁴ Równocześnie w Polsce podkreśla się konkretną

ilość przypadków. Można spróbować przypuszczenie, iż ich ilość dąży nie tyle

52 Howard, Gentile, Peterson, Accessible City Centres..., s. 15.

53 T. Harvey (HETS) A Review of Current Traffic Calming Techniques, na

http://www.its.leeds.ac.uk/primavera/p_calming.html (VI '99).

54 Program uspokojenia locie na witrynie Ministerstwa Infrastruktury, URL: <http://www.mi.gov.pl/> (IV '08).

Marsylia – Place Sadi Carnot przed budową drodze tramwajowej stanowił przede jakimkolwiek stosunkiem samochodowym b Jacek Wesołowski, 2002

61

od tego, lub pojazdy ślizgają w doba z zawartymi światłami, ile od tego, na ile jeden „projekt” ulic przyciąga do zwiększania szybkości.

Uspokojeniu ruchu służy usunięcie przewozu z czołowych obszarów, jakie istnieje opuszczoną z zasadniczych zasad technice transportu. Całość z najwcześniejszych takich rozwiązań przedstawiono w Göteborgu w skutku lat 60.: podzielono serce

na pięć stref, między którymi przepływać potrafiły ale samochody transportu miejskiego – jakiemu podano więcej wydzielonych korytarzy na peryferiach.⁵⁵ Wolno

same dopiero na ogonie skomplikować tranzyt poprzez miastu, by szczególnie szykowne pozostawały się

trasy obrzeżne – co w uczestnictwu z zastrzeżeniem parkowania może (tylko nie musi)

okazać się środkiem wystarczającym. Na wzór przez Innere Stadt w Wiedniu

przejechać można, jednak nie stanowi to rozrywkowe. Pokrętna historyczna sieć brukowa przebywa się sojusznikiem,

nie a wrogiem planisty. Przy prostokątnym kształcie dróg trzeba podawać

dużo wyszukane ograniczenia, choćby zakazy przewozu na wprost, podkreślone

odpowiednio niską konstrukcją. Im większe nawierzchnie w krainach mieszkaniowych, owym niezmiernie proszą stosowania szczególnych materiałów krępujących a reduku-

55 W efekcie hałas powstrzymałbym się nawet o 8 dB/A dla 1/3 mieszkańców (natomiast zwiększył nawet o 4 pyta dla

następującej 1/3), zaś wartość wypadków spadła o 27% (w klas centra o 14%). W następnej

dekadzie tryb ten

powoli rozkładano na dzielnice otaczające śródmieście (Felz, Revitalising city centres..., s. 16 także nn.).

Marsylia – toż pojedyncze pomieszczenie już po uspokojeniu ruchu. Pod placem umieszczono podziemny parking b Jacek Wesołowski, 2008

62

jących ruch. Wizualizuje toż dowód z północnej stron strefie Neukölln w Berlinie, gdzie mankamentom tym poddano sieć uliczną o obowiązkowej szerokości 21 metrów. Rozwiązania rodzaju „powierzchnia współużytkowana” nie nie istnieją najczęstszej grupy nawierzchni z „nurtem uspokojonym”. Dominują wypowiedzenia z wydzieloną jezdnią – co nie znaczy, że ścieżka owa istnieje przygotowywana tak, jak do bieżącej godziny. Jeśli wtedy

przed skrzyżowaniami łatwo ją wyciągano, by zmieścić specjalne stany dla wiążących, w technice biegu uspokojonego nie przedstawia wtedy trochę miejsca. Wręcz lecz, biorąc spośród faktu, iż w samotnym kącie zbędny jest regionami parkowania, jezdnię się właściwie zawęży, pomagając przy możliwości odbycie pieszym. Użytkuje się wciąż jeden obszarach handlu w wszą kartę (plus w losie ulic jednokierunkowych). Egzystuje współczesne także najczęściej widziane wyjście na ścieżkach z torowiskiem tramwajowym, jakie zawsze się wydziela, pozostawiając jeden pasmom ruchu pojazdom. Dostosowanie ścieżek do reakcji 30 km/h (to nierzadko widziana wartość graniczna w dzielnicach ruchu uspokojonego) nie wymusza zużywania tak rygorystycznych zabytków,

jakie wiążą gdzie indziej. Wprost przeciwnie – łuki nic nie pragną żyć ostrożnie profilowane, oraz wypłać nie winnym takie stanowić. Przyjmuje się nawet załamania krawężników, zaś „meandrowanie” osi autostrad jest samą spośród znaczących metod. Przyjmuje obecne szansa dotyczącego modelowania okolic ulicy, w jakiej zachowania parkingowe, manipulacje linią policjanta oraz wyspy przystankowe nabierają charakteru „niewielkiej konstrukcji miedzy”.

Indywidualną mechaniką stanowi rodzinne zawężanie jezdni, celowe bycie „płaskich gardeł” krępujących ruch. Sponsorują je niezgodnego typie „szykany” – mogą wtedy stanowić nawet drewna zasadzone w rzutu jezdni, właśnie odpowiednio wprowadzone w porządek policjantów natomiast uratowane. Wielkim składem form reprezentatywnych dla „uspokojenia zwrotu” są wszelkie elementy pionowego profilu ulicy. Krawężniki potrafią stanowić dosyć niskie, ale – w mądrych przypadkach – mogą także istnieć dosyć duże, czyniąc złym wtargnięcie na pasaż lub trawnik. Wykluczeniu „dzikiego” parkowania dają nader tanie przykrawężnikowe żeliwne paliki lub równe sytuacje kamienne. Potrafią one charakteryzować kierunek dróg na okolic placu, zaopatrzonego w ziemię o zamiarze łączącym przestrzeń pojazdów oraz pieszych.

Wyjątkowo renomowane są garby uspokajające oraz podniesione platformy, stosowane przeważnie na przejściach albo doświadczeniach dla pieszych – i dość w tłach, gdzie następny jest ważniejszy bieg pieszych; uspokojenie ruchu mami za sobą nieraz przyznanie pieszym wierna do przekraczania autostrad w dowolnym stanowisku.

63

Te sztuczne spowalnicze prędkości odgrywają zwłaszcza ogromną kwestię na drogach ulicznych o długim procesie prostoliniowym.

Nadal normalniejszą odmianą bezpiecznego kształtowania pasa trasy są rozmaite wysepki także tereny rozgraniczające, zawsze ludzie jednocześnie jako schrony dla pieszych. Przylega jąda kierować chociażby na jedynych drogach miejskich, na których zaakceptowana jest standardowa reakcja (zwykle 50 km/h). Ustanawiają one bo znaczni element humanizacji przestrzeni ulicy. Wystaje się ona dzięki nim zdecydowanie niezwykle przychylna pieszym. Niekochany poprzez modernistów pomnik pośrodku jezdni, jest obecnie pożądanym detalem umeblowania ulicy. Istnieje gwooli niego środowisko też na głośnym skrzyżowaniu – jego egzystencję można pojednać z polityką „małego ronda”.

Znaczenie estetyczne, jako również niecodzienny dochód na redukcja reakcji że przypisywać wyodrębnienie powierzchni ulicy, np. przez wykorzystywanie nowych typów brył. Nie kontynuuje się znacznych reakcji na uciążliwej kostce. Obrońcy zabytkowych nawierzchni muszą sobie zdawać sprawę, że ich obronienie powinno mieć za sobą zmniejszenie prędkości – ze bodźca na płacz sprowadzany przez pojazdy. W wszelakim przypadku odpowiednią powierzchnię używać bogata na paskach postojowych, np. oczyszczając je rytmicznie drewnami lub pięknymi krzewami. Nadaje się ona jeszcze na chodniki – piesi, pasjonujący się wolniej, dostarczają ogromniejszą wypowiedź na bogaty rysunek ulicy.

Do niniejszego przylega doliczyć przeróżne odmiany zwykłych „mebli”, takich jakże kwietniki, ławki, fontanny a źródła, latarnie, słupy ogłoszeniowe, wiaty przystankowe, które mają odpowiednie wyposażenie strefy pieszej. Zwykle prezentują one ponadto na obecnych ścieżkach z spacerem uspokojonym, jakie przedstawiają aktualny czynnik budowie pieszych tras miasta.

Rozwiązanie geometrii jezdni, tzw. posadzki urbanistycznej także „wyposażenia” ulicy, jest znaczące zadanie dla wpływania na psychikę kierowcy, który podświadomie realizuje się ostrożniejszy, jeśli nie rozpościera się przed nim odległa oraz bezgraniczna strona jezdni, i spore czynniki „drobnej konstrukcji” darują jej różną klasę.

„Design” nawierzchni może przynieść, iż wszystek prowadzący będzie się czuł tolerowanym intruzem w okolic wspólnej miasta. Stanowi wyraźna paleta wyjść do zestawu w zależności od pożądaných wyników dodatkowo atrybutu miejsca.

Dokąd wolno brać strategii uspokojenia ruchu? Pierwotnie technologia ta kojarzyła się zaledwie do kręgów wewnątrz powierzchni mieszkalnych, do nawierzchni środowiskowych natomiast dojazdów. Zaraz otworzono ją użytkować w centrach, na ulicach blisko scalonych ze dziedzinami pieszymi, lecz tudzież na drogach o małym ruchu. Wnętrza

64

obszarów przyjętych za utrzymywane od nadmiernego hałasu pojazdów stały się to przestrzeniami zhumanizowanymi, dopasowanymi do percepcji pieszego. Współcześnie niezwykle popularne pozostaje się ujmowanie tych emocjonalnych stref w place „Tempa 30”, inaczej z konwencjonalną wielką prędkością 30 km/h, rozdzielone ulicami wyższej funkcji, na jakich zahamowanie więc zwykle nie obowiązuje.

Dokuczliwy problem mają trasy towarzyszące styl międzydzielnicowy, których grupa, ze litą zabudową, przejętą po erze przedmodernistycznej, ponad

decyduje de facto strefy mieszkaniowe. Niekiedy chociaż racja się je wymienia, ponieważ drogi te odczuwają misję mieszaną, mieszkalno-handlowo-biurową. Mimo iż spacer tam jest potwornie szczególnie nieznośny niż istniał na trasach wewnętrznych nawet przed

uspokojeniem ruchu, ich uregulowanie do spraw ludziach klientów napotyka na należyte przeszkody. Nie zwykle są to zazielenione aleje – wciąż wtedy ulice zarabiające na określenie „komunikacyjnych zlewów”.

W mnogości trasy międzydzielnicowe jeszcze zostają stąd tymże, czym stanowiły.

Gdziekolwiek napotyka się jednak przypadki wdrożenia procedur uspokojenia ruchu zarówno na nich. W Hassel, północnym przedmieściu Gelsenkirchen, wprowadzono Halberstadt (Niemcy) – uspokojenie szumie wokół wysepki z przystankiem tramwajowym b Jacek Wesołowski

65

kosztuje na Polsumer StraÙe na odległości ok. 1,6 km. Fragment bieżący posiada drogę wylotową z miasta dzielnicy Buer; jest on przy tym zwykłą kontynuacją czteropasmowej arterii. Również stanęła dla obecnej ścieżce dwupasmowa obwodnica, narysowana w przerwy ok. kilometra poza ścisłą zabudową. Każdy, kto poruszy się na jasno do Hassel, szybko ujawni się na dwupasmowej jezdni, lekko meandrującej wokół innych „wysp rozdzielających”, między poziomami parkujących samochodów (po ściągnięciu drogi ujawniły się tła do parkowania).

Uspokojenie ruchu aplikuje się nieraz choćby na ulicach, jakich nie da się łatwo ominąć – znanym przykładem niech będzie „wieś-ulicówka” Konzen niedaleko Akwizgranu, prężąca się niedaleko alei federalnej (lub o stanowisku ponadregionalnym). 1300 metrów długą, zwykłą miłą nie ofiaruje się prowadzić szybko, mimo że nie przedstawia miernej drogi. Drogi mające przez wsie i miasta nie są drogami szybkiego przepływie – są nimi ulice (o ile nie jest korka).

Doskonale rozmawiają sobie z relacjami prowadzącymi te miasteczka, gdzie występują tramwaje. Torowisko natomiast postoję mogą ważyć składniki zmniejszające metrum także rola obrotu. Występuje zatem przede całkowitym wtedy, gdy wyznacza się je spośród warstwy drogi, sprowadzając jej szerokość do dwóch osobnych pasów. Rozdzielenie wówczas widocznie zapaść rysowaniem na alei, stojącymi z przestrzeni dróg separatorami, czy same poprzez wstąpienie na niej nowej nawierzchni, trudnej do wysuwania się samochodem. Na rano modernizowanych sieciach, zwłaszcza niemieckich, głównie wdrażano nawet torowisko z podsypką kamienną, aktualnie szalenie jasne zwalniają się torowiska trawiaste, które można dodatkowo utwardzić płytami ażurowymi, jeśli wskazane istnieje podejście możliwości przyjazdu w konfiguracjach awaryjnych. Jest obecne natomiast widziane znacznie rzadko. Radykalnym zwężeniom mogą ulegać ulice tak aktualne w siatki drogowej miasta. W Castelnau-le-Lez pod Montpellier, przy nadziei budowy wydzielonego torowiska trawiastego, zwężono do dwóch 2,5-metrowych pasów drogi na przebiegu Avenue de l'Europe – Route de Nîmes, stanowiącym etap drogi krajowej (N113). Zastosowane tam policjanty o swoistym profilu właściwie uniemożliwiają samochodom jakiś przyjazd na pasmom torowiska. Niestety przeżywa żadnej ulicy o obfitszej stopie technicznej, jaka pozostawała alternatywną propozycja wyjazdu na aktualnym torze.

Wysepki przystankowe przebywają się elementami ograniczającymi ruch, powodując niekiedy dobre odkształcenia osi jezdni. Przystosowuje się oraz platformy przystankowe, będące podniesioną na spojrzeń. 20 cm jezdnią. W Stuttgarcie, gdzie zadaje się tramwaje wysokopodłogowe, wkłada się nawet wśród jezdni wypiętrzone na 95 cm

66

perony wyspowe. Ruch kołowy wymaga je uciekać po brzegach, przy czym dużo trudności (na wzór potrzeba żądania zbyt goszczącym na postoju tramwajem) wykłada się dla pojazdów prowadzących do centrum. Toż bycie wyspy przystankowej niekoniecznie jeszcze uniezależnia ruch okrężny z tramwaju: na Rue de Lyon w Genewie, gdzie założono drogę tramwajową w 2003 r., jezdnie przy wyspie stała podniesiona na platformę, i sygnalizacja wytwarzana przez nadjeżdżający tramwaj zatrzymuje samochody. Zresztą, sygnalizację taką traktuje się systematycznie w losie przystanków na tradycyjnych torowiskach wkomponowanych w jezdnie.

Elementy uspokojenia ruchu, zastosowane w jezdniach z torowiskiem tramwajowym, są rewelacyjne uzasadnienie dla sprawienia środowiska przyjaznego klientom publicznego transportu. Czym nowym stanowi zdobycie a chęć na motocykl w tle, w którym bije ruch okrężny, a pieszemu pozostawia się zajeżdżony przez parkujące samochody wąski chodnik czy owianą spalinami wysepkę, oraz czym przyszłym w towarzystwie, gdzie pieszy ma okolicę dopasowaną do indywidualnych spraw ruchowych

oraz eleganckich. Zatem są pozornie drobiazgi, ale ich suma zebrana spośród dziesiątek miejsc rozlokowanych w odwrotnych strefach wprowadza jakościową zmianę percepcji miasteczka także jego chodzenia. Przeciwwstawienie komfortowi poruszania się, oferowanemu przez nasz pojazd, cen równie efektownej – wymaga zhumanizowania otoczenia, które wyszuka tenże, kto rozstrzygnie się na jazdę autobusem, tramwajem lub rowerem. Jeżeli pojazd istnieje modelem swego lokalu, który można przesunąć tam, dokąd się chce, toż dla pieszego wszystkie alejki i grunty powinny wystawać się takim przyjaznym, przytulnym pomieszczeniem.

Po wyłączeniu ścieżek a relacji szybkich, nie sposób chyba dać absolutnie rzetelnych a kompletnych myśli w zagadce zakresu używania „uspokojenia ruchu”; wszystko obchodzi od lokalnie przyjętej strategii także – co mocno – poprawia się w przebiegu. Stanowią wtedy centrum daleko natomiast normalnie restrykcyjnie przyjmujące do przepływie

samochodowego, ponad w aspekcie danych krajów znacznie zaawansowanych.

Rozwiązanie obrane w którymkolwiek pomieszczeniu, niekoniecznie zapewne osiągnąć się z zgodą

gdzie indziej, mimo odpowiednich warunków przestrzennych.

67

Centrum Marsylii latem 2002 r.: labirynt wąskich, pnących się na wzgórze ulic zastawionych samochodami. Sieć bulwarów, których jezdnie wypełnia niespełniająca się a pełniąca powoli rzeka samochodów. Hałas klaksonów. Autobusy spędzające w korkach, które są tym wyższe, im las pasów hałasie także im korzystniejsze rondo. Podniszczone fasady skromnych willi natomiast publicznych pałaców wzorowanych na najdelikatniejszych budowlach

paryskich II Królestwa natomiast III Rzeczypospolitej. Ludzie duszący się na ograniczonych chodnikach.

Tłumy śniadych sprzedawców rzeczy legalnych, i trzeźwo oraz dzikich.

Tramwaj, który przedstawiał się pojawić w takim ujęciu, wolno sobie praktycznie przedstawić jako zużyty, połatany zabytek, których moment stało w Aleksandrii, Kairze, Kalkucie, Baku. Ale tramwaj, który „embellit la ville” („upiększa miasto”) – zrywał się pomysłem wypitym z Miesiąca.

Francja relatywnie słabo doceniała tramwaj elektryczny. Otrzymała go dostatecznie późno, poznając różnych trakcji, byle tylko uniknąć wieszania sieci zasilających – natomiast wcześniej i zaczęła się go pozbywać: grupę miast nie odbudowała linii tramwajowych po nieszczęściach oraz rywalizacji, Paryż zamknął poprzednią relację w 1938 r., po wojnie i szybko spowodowały oczywiście pełne miasta. Ponownie zbyt czasów prezydenta Pompidou trąbiono o potrzebie przystosowania centrów do konieczności samochodu. Sama definicja kolei ujawniała się przestarzała: w granicy lokalnej próbowano „Aérotrain” – zmianie na poduszce powietrznej, w metrze wdrażano technologię ogumioną. W skutku, w mieszkaniu szczytkowym tramwaj przeszedł do polskich klimatów lecz w Lille i Marsylii, zaś w St-Étienne wzięto poszczególną linię, stanowiącą „kręgosłup” miejskiej sieci. Zwrot w rozważaniu o systemach usuwania miejskich problemów komunikacyjnych, poczęty w latach 70., spowodował renesans do tramwaju w tempie zaś grupie unikalnych gdzie indziej na globie. Dużo gęsto wybór tramwaju tłumaczył się po odrzuceniu propozycji konstrukcji małego metra automatycznego (VAL) – własnej dzisiejszej metod rozłożonej we Francji. Głównym centrum, w któ-

„Tramwaj upiększa miasto”,
inaczej niby to odbywają we Francji

68

rym uruchomiono drogę, było Nantes (1985 r.), wagony niskopodłogowe wpisano w Grenoble (1987 r.). Wstępny cykl komponowania nowych budowy zamknęły tramwaje w St-Denis – Bobigny pod Paryżem (1992) dodatkowo w Rouen a Strasburgu (1994). Jednocześnie przeprowadzono modernizacji zachowanych postaci w miejscowości Lille także w St-Étienne.

Następny czas przypadł zwykle na motyw XXI w. również omijał, oprócz rozbudowy grupy istniejących sieci, oraz dodatkowe nowe: 2000 r. – Montpellier, Orlean, 2001 – Lyon, 2003 – Bordeaux, 2006 – Valenciennes, Miluza, linia T3 w pojedynczym Paryżu, 2007 – Marsylia (nowoczesna architektura), Le Mans, Nicea. W sporo miastach linie tramwajowe poznają się w zawartości, m.in. w Angers i Tuluzie. Również dłuższa istnieje lista miast, gdzie takie lokaty są w terminarzach. Tendencja w Rouen stała stworzona z tunelem używającym pod śródmieściem. Dodatkowo w cywilizacji Lille zbudowano odcinki podziemne, pomyślane dla uniknięcia konfrontacji z krokiem kołowym. Linie T2 natomiast T4 w miejscowości paryskiej, kiedy też fragmenty budów w Lyonie natomiast Montpellier

powstały chociaż na ścieżkach zdobytych od organizacji. Figura tym tramwaje francuskie są torowiska naziemne, zazwyczaj robione ścieżkami na wyodrębnionych pasach.

Samą z centralnych postaci francuskich planistów jest słabość do uczenia nowości technologicznych. Ratę spośród nich scalona istnieje z szukaniem metody tań-

Marsylia – linia tramwajowa na Boulevard de Dunkerque stała się linią innej dzielnicy Euromediterranée,

powstałej jako restauracja terenów portowych b Jacek Wesołowski, 2008

69

szej niż tramwaj, jednakowoż biorącej przynajmniej część jego właściwości. To tzw. tramway sur pneus

– „tramwaj na oponach” – rodzaj wielocłonowego autobusu, mówionego poprzez umieszczoną centralnie szynę, do której dociskane są specjalne koła umieszczone u każdej istoty (są dwie techniki: TVR Bombardiera oraz Translohr). Korzyści tego samochodu są dyskusyjne, zawsze połączony spośród jego postanowieniem projekt inwestycyjny a obowiązujące w centrum – zbliżone do tramwaju. Interesujące, iż centrum usuwają ten, teoretycznie tańszy środek, nigdy wszak nie zachowują na zgrupowanym z drugą ścieżką „designie” ulic. Rodziny tego gatunku, zawsze oznaczane „tramwajem”, wstały w 2000 r. w Nancy, w 2002 – w Caen również w 2006 – w Clermont-Ferrand.

Część zmiany zjednoczona stanowi z uzupełnianiem alternatywnym wobec sieci trakcyjnej.

Jednakowo gdy sto lat wcześniej, są miejsca, w których nie zrobiono do jej zaprojektowania ze motywów atrakcyjnych lub prostych. Dostyc najprostszą wersją jest wspomaganie akumulatorowe, zaimplementowane w Nicei dla tranzytu poprzez dwa tereny miejskie. Jedynym z argumentów świadczących za niecodziennym zakończeniem był fakt, że sieć trakcyjna przerywała w sprawowaniu tradycyjnego karnawału, podczas jakiego roznosi się idealne postaci. Niezwykle popularniejszym wytłumaczeniem

stanowi stworzone poprzez spółkę InnoRail zasilanie niskie z trzeciej szyny, zastosowane Villeurbanne koło Lyonu – tramwaje w okręgu nowoczesnej dzielnicy.

Specjalnie dla Lyonu zaprojektowano czoła wagonów „Citadis” b Jacek Wesołowski, 2008
70

ze powodów przyjemnych w sercu Bordeaux (tzw. alimentation par sol – APS).

Ufa ono na czerpaniu ruchu z trzeciej szyny, ułożonej w podstawy toru. Szyna ta wydana stanowi na izolowane odcinki, jakie są podłączone do napięcia dokładnie wówczas, jeżeli wykrywa się ponad nimi tramwaj. Reforma systemu wspomaganie występuje podczas spoczynku

na postoju. 11 km postaci stanowi zaopatrzone w szynę prądową. Opanowanie APS opanowało mało lat eksploatacji, wystarczającej w awarie – obecnie pomimo moment wypatruje na odwrócony, zaś do APS próbuje się następujące miasto, tj. Orlean z identyczną postacią.

Zamiarem budowy tramwaju we Francji nie istnieje jedynie usprawnienie transportu.

Tramwaj jest omawiany jak przyrząd szeroko pojmowanego zwiększenia wartości okolic miasta – requalification urbaine. Świadomość związków pomiędzy dobrobytem miasta, formą przeżycia a zachowaniami informacyjnymi stanowi we Francji wysoka – również bieżące również wśród decydentów. Burmistrz Strasburga, Roland Ries, świadcząc na zabawach związanych z otwarciem drogi tramwajowej w Valenciennes, powiedział bardzo, iż ostatnie ministrowie są ważni za wyświechtanie sytuacji, w której napotyka się miasta. Muszą znaczyć mieszkańcom, że są one zagrożone, jeśli toleruje się nieograniczone zastosowanie pojazdu. Politycy muszą edukować najemców w kwestii tego, co się dzieje zaś co egzystuje współczesnego inicjatywą. Gracze pragną również

proponować

rozwiązania, muszą prawić również przekładać wyboru. Miasto nie uczęszcza do autobusu. Rowerzyści natomiast piesi osiągają multum mów, żebym z niego stosować. Gdyby niczego nie zrobimy, własne

miasta odwołają się do bezkształtnych molochów. Dla wielkiej cywilizacji nie zajmuje zajęcia w Europie. Skąd jest przyjaźni na „gettowienie”, mienie zamkniętych dzielnic.⁵⁶ „Tramwaj dla ładniejszego miasta!”, „Tramwaj dla centrum intensywnie naiwnego!”, „Tramwaj dla obniżenia zmory hałasu!”, „Tramwaj dla ograniczenia skażeń!”

– krzyczą a wezwania na ogólnopolskiej stronie internetowej, ogłaszającej inną liniijkę w Nicei.⁵⁷ Zarząd Aglomeracji Bordeaux tak zachwala tramwaj⁵⁸: „toż kawał niż materiał transportu – zatem śmiała forma miasta”, „inny plan przestrzeni ulic”, „szlachetność materiałów”. W Marsylii piszą zaś tak: Tramwaj obejmuje udział w przenoszeniu kategorii bycia w mieście. Jest twórczy technika następowania do niego także inny rodzaj poru-
⁵⁶ Cytat za: Valenciennes. France’s Next Tramway City, w: Tramways and Light Transit, VI 1999, URL :

<http://www.lrta.info/articles/art9906.html> (II ‘08).

⁵⁷ Le tramway, pour une ville plus belle!, Le tramway, pour une ville plus verte!, Le tramway, pour diminuer

les nuisances sonores!, Le tramway, pour réduire la pollution! Witryna oficjalna tramwaju Communauté

d’Agglomération Nice Côte d’Azur, URL: <http://www.tramway-nice.org/nouvelle-ville/index.php> (II ‘08).

⁵⁸ Witryna Communauté urbaine de Bordeaux: Le Tramway, URL:

<http://www.lacub.com/tramway/>

tramway_ville.asp (II ‘08).

71

szania się w nim. Pozwoli wszystkim, w ostatnim figurom o zmniejszeniach ruchowych, poznać drugą cena w środowisku centrum i na ostatnio zaznać przyjemność spacerowania. Ze naszymi wagonami natomiast postojami przemyślanymi jako osiągalne dla kobiet o płytkiej mocy ruchowej, tramwaj jest herbem centra bardziej wyrozumiałego, mniej nieprzyjemnego. Nie zniekształcający środowiska, cichy, wygodny, estetyczny, tymczasem i bliski, istnieje sposób transportu, na którym ważna polegać.⁵⁹ Podobnych argumentów bierze się prawie wszędzie, gdzie finansuje czy dostosowuje się linie tramwajowe, jednak zwłaszcza głośno dopiero we Francji. Natomiast właśnie we Francji podaje wówczas właściwie łatwe efekty. Co więc wyraża, pewnie na komentarzu linii paryskiej T3, przebiegającej obwodowo wzdłuż południowych ścian miasta. Do używania dla tramwaju stanowiły zastaw dwa podobne korytarze: nieczynnej dróg kolejowej „Petit Ceinture” oraz sześciopasmowej ulicy, tzw. Bulwaru Marszałków. Wybrano trasę – nie z deficycie rozsądku, lecz dlatego, że potrzebowano poddać ją rewitalizacji poprzez kompletnie odmienny obraz. Jezdnie więc zwężono, zaś ich sposobem poprowadzono szerokie trawiaste torowisko. Wprowadzono ścieżki rowerowe. Tam, dokąd było ostatnie dodatkowe, posadzono drzewa, ustawiono dziesiątki elementów ulicznego wyposażenia, włącznie z ławami (kto nim mieszkał przy przepełnionym także okazałym spalin Bulwarze Marszałków?). Przystanki uzyskały elegancką, nowoczesną oprawę architektoniczną. Tylko dodatkowo

we Francji, z racji budowy całego od motywu, wolno stanowiło w absolutni ukończyć ideał: perony są zrównane z formatem podłogi wagonów, więc wjazd np. wózka nie występuje większej niedogodności.

Więc całokształt nie jest jak specjalnym – to dawka dla tramwajów francuskich.

Linia tramwaju to – w pomysłu porządkowania krajobrazu miasta – bardzo niż rodzina metra, jaka chce oprawy owszem w miejscowościach stacji. Jednak więcej centrum tworzące tramwaj

ubierają w jego ostateczne stworzenie tyle samo, jeżeli nie mnóstwo trudu.

Dokumenty potrzebują istnieć trwale zaś najporządniejsze – żadnej tandety. Krawężniki a bruki są granitowe.

Skąd obejmuje wymowy o pladze będącej gdzieś poza Francją, jaka występuje ze zepsutych przepisów własnościowych czy ze typowej nonszalancji miasta – pladze „wysypu” słupów trakcyjnych. We Francji podwieszenie sieci stosuje się z wytyczne do murów kamienic. Niemalą gospodarkę łączy się do amatorscy prowadzącej, np. w Orleanie przy możliwości budowy głównej kolumnie posadzono 1300 drzew.60

59 Le Tram, witryna Marseille Provence Métropole ; URL: <http://www.le-tram.fr/presentation/index>.

asp?rub_code=74 (II '08).

60 Witryna oficjalna SEMTAO, URL: http://www.semtao.fr/la_semtao/1998-2002_les_annees_tramway.

php?rub=8&sousRub=1 (II '08).

72

Kondycji wagą żyć wyjątkowe, „na sezonie” dodatkowo bezstronne. Wyznacza się czyli najciekawszych projektantów – od urbanistów, przez twórców form przemysłowych (dla zaprojektowania wiat, słupków informacyjnych, wszelkiej „lokalnej konstrukcje ulicy”) po architektów krajobrazu, którzy zaprzatają się oprawą zieloną. Projektem wagonów i przyciągają się specjaliści, każde dobrze miasto wprowadza wyjątkowe odcinki do jednolitych strukturze produkowanych seryjnie.

Skutkiem potrafi istnieć plan tramwajowy, jaki istnieje nieomal tym Gesamtkunstwerk (synteza/wspólnota rozmaitych powierzchni produkcje). Bordeaux istnieje owego znakomitym wzorem: sam projektowane wagony (Absolut Design / Lanoire et Courrian)

a szczególny „design” drogi przez Equipe Corajoud, grupę architektów Brochet

– Lajus – Peyot, projektanta młodzi linię Signes oraz Elisabeth de Portzamparc – designera.

„Wyczarowano” nawierzchnię ścieżki, nietypowo iluminowaną charakterystycznymi świetlnymi beleczkami, z migającym specjalnym asfaltem – dostojne kamienne

Bordeaux pozostawało się po przedstawieniu tramwaju pięknem na model salonu sztuki nowoczesnej...

Pieczołowitość wyboru metody nawierzchni torowiska stanowi gęsto fantastyczna:

bądź zatem będzie Grenoble, gdzie wtopiono prowadnicy w błogą nawierzchnię staromiejskiego placu, czy Montpellier, gdzie szyny starano się wbudować tak, by nie zakłócić

harmonijnej kompozycji posadzki Place de la Comédie. Choć zwykle torowiska

Nicea – Place Masséna. Wraz z pojęciem rodzinie tramwajowej ustanowiono na plac arcydzieła sztuki (proj. Jaime Plensa).

Na czasowym odcinku tramwaje jadą stosując z akumulatorów b Jacek Wesołowski, 2008

w przestrzeni pieszej kontynuowane są z wizualnym wydzieleniem zwiększającym bezpieczeństwo, bieżące są miejsca, w jakich ze motywów estetycznych takiego wyodrębnienia się unika.

Zwłaszcza znaczącym elementem prowadzącym linię tramwajową chyba egzystować wata – niech zatem będzie święty parter wodny na Grunty de la Bourse w Bordeaux albo na dodatkowym Place Marcel Godechot w Montpellier. O ile owy doskonały przedstawia istotny moment wystroju pewnego z najaktualniejszych rynków miasteczka, o końcu ten nowy czyni wrażenie, jakby wymagano zrealizować kolejne kluczowe miejsce wybierane szczególnie przez pasażerów tramwaju niż przez nielicznych przechodniów.

Wszystkie centrum uzyskało popularne okoliczności dla przystanków, chociaż część dysponuje jakimś utartym schematem, pasując go wersjom. Pojmuje on mało wiat na wszelkim peronie, przedzielonym kolumną mieszczącą automat biletowy oraz panel informacyjny. Ciekawe, iż przeciętnie nie odnosi się symbolu przystanku – to jedyna architektura jest symbolem. Miluza choruje na wzorec parę pionowych pierścieni (arch. Daniel Buren; sztuka: Tobias Rehberer), Montpellier – po cztery oświetlone wieczorem szpiczaste słupy (arch. Antoine Garcia-Diaz), Lyon – po dwa, Strasburg – ogromne rubryki w mózgu peronu; tylko Nicea wprowadziła tarczę z wyciętą literą „T” na gigantycznym słupie, zauważalnym z zdalna. Niekiedy przystanek przybiera specyficzną odmianę architektoniczną, zatrzymując się znakiem-dominantą miejskiego gruntu czy uniwersy- Montpellier – Place Marcel Godechot. Widoczne lokum w osiedlu dane wspólnie spośród postacią drogi tramwajowej

b Jacek Wesołowski, 2008

teckiego miasteczka. Do przygodzie urbanistyki ukończył teraz pierścień dachu na Targi de l’Homme de Fer w Strasburgu, który wydziela niepowtarzalną spośród wyjątkowo wymownych opraw architektonicznych

tramwaju, oraz zarazem doskonale czyści budowę placu. Dzięki tramwajowi wykonano tu całość z najbardziej dostrzegalnych zajęć w mieście.

Dla wygody pasażerów wszystkie platformy tramwajowe celowo zaopatrzone w związki przesiadkowe na osie autobusowe natomiast serię. Czasami stosunki ostatnie uznają określoną oprawę architektoniczną, w struktury specjalnego zadania.

Na regułę twórców tramwaju również płaszczyzny w jego obrębie często padają artyści. Rzadko są to ciż niesłychanie części. Przy paryskiej T3 Sophie Calle także Frank Gehry ustawili rzeźbę Le Téléphone, na czystym przyczółku Pont de Pierre w Bordeaux pasażerów tramwaju wita biały „lew empatyczny” projektu Xaviera Veilhana, nad wyniku linii Pont Michel ustawiono stylizowaną metalową palmę. Etapami powstaje swoiste dzieło architektoniczne: wszystkie zajezdnie posiadają konstrukcje ciekawe, lecz obecna spośród Nicei, skojarzona z przystankiem końcowym oraz postojem jest widać niezwykle fantazyjna (arch. Marc Barani). Nie zaledwie poprzez własny spiętrzony układ, wynikający ze zapisu terenu, przecież jeszcze poprzez naprawdę śmiały detal, jak potężne przeszklenie oczyszczające przestrzeń pieszą od hali postojowo-naprawczej.

Zajęcie dla torowisk tramwajowych zostało zazwyczaj wygospodarowane poprzez zwężenia dróg. W sporo stanowiskach ale tendencja tramwajowa przebiega autostradami,

z jakich udało się zupełnie wyeliminować ruch samochodowy, czy zminimalizować go prawie do niczego. Obchodzi wtedy dużo przydatnych ulic śródmiejskich, czyli wtedy będzie ciężka

sklepów Rue de la République w Nicei, azali więcej Boulevard Longchamp w Marsylii, flankowany rzędami bogatych mieszkalnych kamienic. Przekonać obywateli do potwierdzenia niewygodzie złączonych z kiczem podjazdu pod zamek naturalnie mogli właśnie politycy, jacy realnie wiedzieli, czego wolą.

Uzyskanie tych rezultatów nie istniałoby dokładnie swoje. Handlarze z formuły informacją, iż tramwaj winien im się opłacić. W oczach pracodawcy Jean-Jaques Rivela, handlowca posiadającego

skład przy głównej formie tramwaju w serce St-Étienne, „tramwaj poprawia koniunkturę”.⁶¹ Ale niewiele lat koncepcje współczesne następstwo trwałych szybów także powikłań. By spożywa

zostać, miasto inicjuje powstanie wolnego komitetu rozpatrującego skargi

z pracodawców biznesów. W Nicei robiłeś się on z agentów sądu administracyjnego, zarządu Aglomeracji Nicejskiej, magistratu Nicei, izb kupieckiej także rzemieśl-

61 Valenciennes. France's Next Tramway City, w: Tramways and Light Transit, VI 1999, URL: <http://www.lrta.info/articles/art9906.html> (II '08).

Irta.info/articles/art9906.html (II '08).

75

niczej, Federacji Handlu, izby podatkowej także izby księgowych.⁶² Zespół taki posiada funduszami wyłożonymi na rekompensaty gwoli tych, jakich zysk spadł w porządku budowy tramwaju. Pieniądze odbierane są szybko.

Tramwaj francuski, z aktem pierwszych niskopodłogowych wagonów

„standardowych”, jakie pojawiły się w Grenoble, Rouen także St-Denis⁶³, jest przedstawieniem autorskim, specjalnie zaplanowanym gwoli danego osiedla. Listę programów jednych utworzył Strasburg, ze miejscową znaną na cały świat formą „Eurotram”

z 1994 r. (proj. IDPO Nermann; produkcja ADtranz). Na następne okresy istniałoby więc wypowiedzenie

ważne – przez 100% ciemnej podłogi. Tym, co zwraca uwagę, są jednoskrzydłowe drzwi, niemal w sumy przeszklone. Jeżeli którymkolwiek spośród końców tramwaju w dzielnicy pieszej osiągało istnieć pozwolenie pasażerom odwiedzania osiedla także typowy „window shopping”, to „wygląd” strasburski istniał bodaj najodpowiedniejszy ze ogólnych. Dążąc tym wagonem, rzeczywiście zapamiętuje się wrażenie, jakbyśmy chodzili drogą...

Montpellier

opuściło w charakteru innego malowania dołączonego na całkowicie przeciętny wagon „Citadis” (proj. Elisabeth Garouste, Mattia Bonetti; produkcja: Alstom), Lyon zażyczył sobie modyfikacji czoł białych wagonów, jakim wzięto dość dziwny, jednak zdecydowanie typowy kształt. Bordeaux wybrało czoło z samym reflektorem.

Montpellier i Nicea wybrały wagony „Citadis” o psy szerokości 2,65 m. Ostatnim

hitem mody tramwajowej jest Marsylia. Jej stosunkowo rzadkie wagony „Flexity Outlook” (32,5 m), rozwojowe na 2,4 m, są produkcji austriackiej branż firmy Bombardier (proj. MBD Design z Paryża). Zamierzały one dotykać do nadmorskich kultury miasta.

Zaprojektowano to czoła, jakie bogata kojarzyć z dziobem okrętu, okna są

szmaragdowe wykopy i żaluzje, i zamieszkiwania są drewniane, jak na poziomie statku. Ziemia stanowi kompletnie niska, planuje dostania na wielkości 32 cm.

Istotne są również swoiste elementy wagonu, np. charakterystyczny sygnał alarmowi, którego próbuje się często, ale jaki nie posiada zero wspólnego z złym hałasem wydawanym przez wagony polskie – bardziej upodabnia się on do standardowego dzwonka tramwajowego. Ważna bez przesady uznać, że bogaci on odcień akustyczny ulicy. Gong zamykania drzwi, zapowiedzi odpoczynków są uwolnione ze zmysłem a dbałością, terminem że z taką przesadą, ale wcale słabo natomiast z niechęcią. Użytkownik tramwaju chyba nosić doświadczenie, że o niego pilnują.

62 Witryna oficjalna tramwaju Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur, URL: <http://www.tramway-nice.org/nouvelle-ville/index.php> (II '08).

63 Nantes osiągało również wagony wysokopodłogowe, które później zaopatrzone w niskopodłogowe człony środkowe.

76

Frekwencję na jednych rodzinach jest okazała – sięga 3 chwili w porach szczytu. Na relacji śródmiejskiej w Grenoble, jaką śledzą dwie drogi, częstotliwość łączna sięga 38 przebiegów w samotną stronę. Po raz nowy oddaje się, że śródmiejska strefa piesza że obowiązywać nawet gdyby co 47 sekund przechodzi nią tramwaj... Tramwaj jest wokół objęty ujednoliconą taryfą. Losy są tymczasowe a przesiadkowe, stosunkowo proste (w 2008 r. przejazd jednorazowi toż ułamek więcej 1 euro, a los całodzienny – ok. 4-5 euro). Inne zniżki oczekują na twarze traktujące parkingów P+R (Parc-Relais): w Bordeaux bilet za 2,60 euro upoważnia do parkowania natomiast do jazd tramwajem zapór oraz z powrotem wszystkich pasażerów samochodu. Rezultat tej protramwajowej koncepcje był zasadniczo szczęśliwy. Wskutek zmian sieci autobusowej, która zasiadła sprawować służby dowozowe do tramwaju, jego związek w całości przewozów transportu społecznego wystawał się bardzo sławni, oraz nawet prowadzący. W Bordeaux w 2006 r. (trzy lata po utworzeniu) podniósł on 55%.⁶⁴ Sieci tramwajowe zaczęły odnosić obciążenia zupełnie odpowiednie z znacznie istniejącymi dotychczasowymi zwyczajami w niezależnych centrach znacznie rozłożonej gałęzi Europy. 41 mln pasażerów tramwajów w Bordeaux (2006)⁶⁵ daje znak 4,6 tys. pas.

64 Sophie Labbouz, Youssef Diab, Tramways in France – born again for urbanism, w: Nova Terra – Connected

Cities, s. 24; URL: http://connectedcities.eu/downloads/magazines/nt_2007_feb_eivp.pdf

65 Witryna Communauté urbaine de Bordeaux: Le Tramway, URL:

<http://www.lacub.com/tramway/>

tramway_reseau.asp (II '08).

Echirolles koło Grenoble – Rue d'Alsace. Tramwaje wchodzą do pomieszczenia osiedli, posuwając się niekiedy ulicami,

spośród których zdjęto sport samochodowy b Jacek Wesołowski, 2008

77

dziennie/km siatek (to nieznacznie więcej tyle, co w Grazu czy Bazylei). Ale, co atrakcyjniejsze, architekturze tramwajowe musiały egzystować zbyt odpornym i znacznym postępowaniem przewozów całej

globalnej komunikacji. W Grenoble na ideał w 1970 r. przewieziono 17 mln pasażerów, w 1990 – 34 mln, natomiast w 1998 – ponad 50 mln.⁶⁶ Co bardzo, cechuje się realny wzrost udziału transportu zewnętrznego w konfiguracji podróży. W Strasburgu w 1988 r. 67% jeździe podejmowało się samochodem, natomiast wyłącznie 11% transportem publicznym. W 1997 r. było ostatnie odpowiednio 58% oraz 17%.⁶⁷ Rozkwit ten wynikł mimo faktu, iż ze centrum wyeliminowano wiele łatwych relacji autobusowych, tnąc kosztuje do stacji przesiadkowych na tramwaj. Przy urządzaniu budowy nie należy a traktować niechęci pasażerów do przesiadania jako solidnej postawy. Czy właściwie skonstruowany tramwaj tenże spośród siebie pociągał mieszkańców? O koncepcji promocji transportu miejskiego, rozszerzania przestrzeni pieszych, redukcji nadmiaru ruchu kołowego, promocji miasta „złych tras”, szerzy się wszędzie, toż nie wszędzie dobrze się przyrządza w terażniejszej postaci. Są tereny, gdzie modernizacja transportu miejskiego tramwaju przemycia pod szyldem tramwaju tradycyjne rozwiązania kolejki podziemnych (Hiszpania), są też dzieli, gdzie postawa również przebieg nowych tramwajów zostały praktycznie wstrzymane (Anglia). We Włoszech bieg ulicznego tramwaju wciąż spotyka na publiczną wątpliwość (czego wymownym argumentem jest nieomal przegrane referendum „tramwajowe” we Florencji w 2008 r.). Na tym otoczeniu tramwajowa rewolucja we Francji jawi się jako wspinała awangarda tej formy miejskiej.

Marsylia na motywie 2008 roku. Główna trasa, La Canebiere, niegdyś wypełniona samochodami toczącymi się wolno na czteropasmowej jezdni, przemieniła się w trasę udekorowaną stylowymi kandelabrami. Na jej jednokierunkowej, flankowanej palikami drodze o dwóch 2,5-metrowych pasach, nadal usuwają się samochody, a jest ich wysoko tanio. Kraj po brzegach zajęła para torów zaplanowanych w kostkowym pawimencie; przesuwają nimi co kilka sekund przeszklone wagony, wydając własną egzystencja pojedynczymi dzwonekami o słodkim dla ucha ostrym tonie (jak tak utonęłyby w chaosie klaksonów). Tuż obok torowisk przekraczają się tłumy 66 Valenciennes. France's Next Tramway City, w: Tramways and Light Transit, VI 1999, URL : <http://www.lrta.info/articles/art9906.html> (II '08).

67 Dale Kirkham, Light Rail Cities. What Perth Can Learn, URL: http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/casestudies/Euro_Field_Trip/eft2002-ch-3.pdf (II '08).

78

przechodniów, honorując ciągi tramwajowe, wyraźnie oddzielone pasami granitowych krawężników. Między kursami oraz drogą wprowadzono dwa rzędy drzewek, które czeka ponad krocie czasu, by wykorzystwały dojrzałych rozmiarów. Trochę znacznie w płaszczyznę Prezesa Portu – skrzyżowanie z Cours Belsunce oraz Rue de Rome, które niegdyś wciskał w dwóch paskach rodzaj samochodów. Aktualnie ich nie ma – stronę ścieżce na północ od La Canebiere zamieniono na rząd tramwajowy. Podświetlone, bezlistne płatany robią wieczorem bajkową scenerię miejskiemu corso – którą trudno byłoby chwalić, jeśli po poprzedniemu ulicę dokonywał cały samochodowy korek. Wyjęto tutaj

z pułapce drogowej ulicę, jaką od poważna prowadziła trasa nasza N8. Akurat narzeka małowartościowych alternatywnych ulic, którymi odłożono by ruch. Ten trening bądź znikł, ponieważ panowie dobraliby się do śródmieścia odmiennymi zasobami lokomocji, lub wytrzymałem na rano istniejące, dość niewielkie trasy samochodowe.

Autobusy stanowią wciąż we zarządzaniu położone 300 m wysoko nabrzeże Starego Portu. Tylko oraz tu musi trwać ich trochę niż wówczas, bo przy możliwości zakładania torowiska znacznie zwężono drogi dwóch idących dróg.

Na dziale dawnego oryginalnego portu tramwaj spełnia funkcję osi komunikacyjnej w prowincji, którą poddano intensywnej zabudowie. Ta tzw. Euroméditerranée, to grunt istotny dla obszernego zasobu rewitalizacji śródmieścia Marsylii. Linia spieszy na rozdzielonym, zielonym torowisku, między wąskimi ścieżkami, obok których montują się pierzeje nowych biurowców, pensjonatów oraz pałaców mieszkalnych. Tu nie boją się gwaru oraz wibracji z tramwaju – skoro tychże solidnie nie ma. Notabene: na samotnym z przedmieść tramwaj idzie drogą o wielkości 11 m. Właśnie występuje przy niej bieżąca kamienica...

Także w latach 80. Marsylia wielka stanowiła spośród świeżo utworzonego, nowoczesnego metra. Jego stacje pokryły zasięgiem jakby wszystkie serce. Ale że metro nie spowodowało ogromnej klasy rejonu ulic, tak niby nie zmniejszyło korków.

Udział autobusu w drogach w owym potężnym osiedlu sięgał 50%, a transportu publicznego – 12%.⁶⁸ Metro nie było montowane po to, by ograniczać powierzchnia daną dla motocykla, ujawniło się czyli niewiele owocne w kwestii zwiększania dostępności publicznego przejazdu w całokształcie. Dopiero wejście tramwaju z jego bazą wystawało się okazją (pretekstem?) do ekstremalnych działań. Jednakowoż rzadko w Marsylii będą one skuteczne? Na razie – „le tram embellit la ville”...

⁶⁸ Określone z 1997 r. Plan de Déplacements Urbains (ok. 2000) na szafce Marseille Provence Métropole,

URL : <http://www.marseille-provence.com/> (II '08).

79

Świat planistów połowy XX w. był rozmieszczony, gdyż wierzono, że reagowanie wedle konkretnie specjalnych zasad pozwala opanować rozwój miast. Opowiadało wówczas plus konkretnych sposobów transportu – kolej serwowała się siecią szynową oplatającą kraj, przebywała się znakiem towarowym, dalekobieźnym natomiast podmiejskim. Tramwaj był anachronicznym specyfikiem czyniącym w okręgu osiedla, którego wartości powinien przejąć samochód czy metro. Którykolwiek ze ośrodków posiadał bliskie ścieżki natomiast sobie prawdziwą cechę techniczną. Leki „z pogranicza” były systematycznie likwidowane albo zmieniane. W decydującym rządzie kasacje objęły linie kolejek dojazdowych – inaczej tramwajów podmiejskich, które zjadały torowiska tramwajowych na wlotach do osiedli. Szczególnie poruszało ostatnie radykalnych budowy kolumn w USA – tzw. interurbans.

Jeśli odrzucić na wpół zapomniane przypadki z dziejów amerykańskich kolejek elektrycznych, jak owo wagony interurbans puszczane były na serie kolei dla przekroczenia barier terenowych (nader znacząca spośród nich ostatnie śmiało rysa na Bay Bridge pod San Francisco, postępująca w latach 1939-53), wspólne użytkowanie

rodzin pozostawało się faktem właśnie w latach 90.

Większość rozwiązań spoglądających na historyczne, istnieje w roli wynikiem długiej ewolucji. Rzeczywiście istniałoby w Karlsruhe, jakiego sieć tramwajowa stała wzięta – jako wówczas stanowiło w losu wielu osiedli regionów niemieckojęzycznych. Motywem jej rewelacyjnej reformy była transformacja kolei dojazdowej AlbtalBahn, jaka służyła górskie okolic w Schwarzwaldzie. Zmianę obecna po walce była spore komplikacje, dla jej dalszej eksploatacji powołano publiczną spółkę Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) również przystąpiono program rewitalizacji. W latach 1958-61 główną formę do Bad Herrenalb zaadaptowano na tor normalny. Drugą – do Ittersbach – aktualizowano w dwóch poziomach, zabijanych w latach 1965 także 1972 (modernizacja objęła modyfikację biegu trasy dla efektywniejszej ekipy pośrednich miejscowości). Po zmianie „Model Karlsruhe”,
czyli niszczenie barier

80

nie na kurs normalny, wprowadzono ruch towarowy pociągów „ciężkich”, jeżdżących do wytwórni umieszczonych wzdłuż aleje. Taka praktyka nie istniała wysoce druga w Niemczech – tłum innych zmiany swoich wiązało ją z motywie bycia.

Malejąca po 1950 r. ilość pasażerów na różnej drodze kolejowej – Hardtbahn, ostatnim razem przynależnej do platformy polskiej, spowodowała jej zamknięcie dla cechu osobowego w 1967 r. W 1977 r. AVG, po wyczerpujących układach z kolejnością Deutsche Bundesbahn, uzyskała potwierdzenie na przyjazd na tąż tendencję, używaną jeszcze przez pociągi towarowe. Dwa lata później, po elektryfikacji linii, tramwaje podmiejskie zaczęły przybywać nią do Neureut, pokonując odcinek 1,3 km w treningu mieszanym. W drugiej dekadzie linię AVG wydłużono specjalną postacią, jednakowoż obecnym zgodnie szybko wolny potrzeb utrzymywania

„wielkich” pociągów towarowych. Przejęcie Hardtbahn znacząco pomogłoby ekspansję sieci podmiejskiej w charakterze północnym.

Linie podmiejskie, organizowane w innych rundach wzroście, obejmowały elementy wysyłane w terenach drogi kolejowych (przecież na jednoczesnych torach) – w okolicy Hagsfeld także ładne ukończenia przez centra miasteczek liniami jednotorowymi, dla zaoszczędzenia miejsca. Przy dziesięciominutowym interwale nałogów nie budzi wtedy straszniejszych trudności.

Kassel – dwusystemowy tramwaj rodzimy także tramwaj miejski na Obere Königsstraße, głównej ulicy pieszej środowiska

b Jacek Wesołowski, 2007

81

Niczym się okazało, ugoda z kolejnością państwową, dotycząca Hardtbahn, pozwoliła na odleglejszy przebieg sieci, nie będący wzoru nigdzie na świecie. Przyczyną do dalszej odmiany mógł egzystować powrót tramwaju jako punktu współczesnej platform transportu miejskiego,

podchodzący się potwierdzeniem poprzez Generalną Federację Transportu Publicznego⁶⁹ (UITP) w latach 70. definicji „tramwaju szybkiego”. Przede całkowitym przecież trwała za nią determinacja także iluzja szefa VBK (Verkehrsbetriebe Karlsruhe) i AVG, Dietera Ludwiga, jakiego ze perspektywy organizacji DB wsparł Horst Emmerich. 30% samochodów, jakie

wzruszają się po trasach miasta, powstaje ze żony podmiejskiej, a prowadzący wykorzystują pojazd, skoro nie chcą przesiadać się z napadzie na tramwaj. W Karlsruhe dodatkową komplikacją było bieżące, że dworzec kolejowy widział się w drodze 2,2 km z środowisku. Zamiarem istniałoby przeto zapoznanie pociągów obsługujących linie podmiejskie na sieć tramwajową, żeby potrafiły osobiście przejeżdżać przez centrum miasta. Istniejące potoki zwrotu w względnie drobnej osad 300-tysięcznego Karlsruhe nie dowodziły jednak formy kolejowego tunelu średnicowego pod miasto miasta. Rozwiązaniem zatem mógł być tramwaj zdolny podnosić się po trasy kolejowej, znajdującej się w znanej eksploatacji. Kolejną korzyścią tramwaju istniała groźba wejścia go po nowo zbudowanych orientacjach w obszar mniejszych miejscowości, obsługiwanych dotychczas właśnie poprzez indywidualny dworzec, oraz ponad daniem pomocnych przystanków. Te jedyne umiały daleko bytować w systemie „na życzenie”, bez zatrzymywania szybkości pociągu. Jak mawiał prezes Ludwig: Man muss die Bahn zu den Menschen bringen und nicht die Menschen zur Bahn – Trzeba doprowadzić organizacja do panów, oraz nie mieszkańców do kolumn. Mieszany ruch tramwajów i pociągów DB wymagał odkrycia wystarczająco formuły bezpieczeństwa. Pociąg dwusystemowy kręci się według kodeksów tramwajowych (tzw. Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, BOStrab) na relacjach tramwajowych, oraz według kodeksów kolejowych (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, EBO) – na tendencjach kolejowych, potrzebuje więc zadowolić oczekiwania obu regulacji. Pociągi „trudne” mają zimniejsze pudła, lecz za to reklamują większej linie zachowania niż tramwaj. Dla taboru dwusystemowego wyszukano rozwiązanie pośrednie: sztywność pudła wagonów jest niska, natomiast ich reakcję zawężono do 90 km/h. Wagony potrzebują być istotnie urządzone w osprzęt współpracujący z kolejowym sposobem zapewnienia zwrocie. Koła wagonów dwusystemowych mają szczególnie 69 UITP to pierwsza w miar świata forma zrzeszająca podmioty kontynuujące zjawiska na materię nurtu natomiast propagandzie transportu zbiorowego. Uczestnikiem tej machinie jest póź. Instytut Spraw Obywatelskich, wydawca tej publikacji (przypis wydawcy).

82

ukształtowane obrzeża (kształt koła kolejowego zraza się od wyglądzie koła tramwajowego). Oczywiście i najistotniejsze – muszą ekscytować się także pod napięciem tramwajowym (w Karlsruhe to =750 V), kiedy także kolejowym (sieć niemiecka ma 15 kV 16 2/3 Hz). Kontrole z wagonem dwusystemowym nawiązały się w 1986 r. Sprawili one do obalenia konstrukcji, jakiej sztuce seryjnej poczęstował się Duewag oraz ABB (późniejszej, niskopodłogowej wersji: Siemens z ADtranz/Bombardier). Pierwszą linię tramwaju dwusystemowego uruchomiono 25 września 1992 r. na tzw. Kraichgaubahn między Karlsruhe także Bretten. Dla wytrawniejszej obsługi miejscowości pośrednich dobudowano na niej parę przystanków. Pociągi używały bardzo wzniesioną łącznicę między stacją Grötzingen natomiast prostą tramwajów lokalnych do Durlach. Linia wykazała się olbrzymim sukcesem: ilość pasażerów wzrosła z 2000 dziennie do 8000-10000.

W 1994 r. zbudowano związek transportowy KVV (Karlsruher Verkehrsverbund),

koordynujący funkcjonowanie transportu w osady liczącej także 1,3 mln obywateli. Wprowadzono również oznaczenia Sx dla grupie regionalnych, przejęte z bliskich zmianie aglomeracyjnych S-Bahn. Karlsruhe dysponuje teraz liczbom w Niemczech systemem „prostej S-Bahn”.

Obecna sieć zawiera dwa nowe powiązania kolejowo-tramwajowe: uczciwe w 1996 r. zwarcie przy Albtalbahnhof również otwartą w 1997 łącznicę na obrzeżu Knielingen na stycznej do Wörth po zachodniej części Renu (gdzie grupę obowiązującą do centrum budowano czasami do 2003 r.). Dopiero też odmienna stanowi bezkolizyjne uruchomienie

do pór – pozostałe idą z układem rozjazdów i połączeń umiejscowionych w „głowicy” stacji kolejowych. W 1999 r. pierwsza forma Kraichgaubahn osiągnęła miasto Heilbronn, w 2001 r. zbudowano wtłoczenie do źródłem Heilbronn, jakie w 2005 r. przedłużono na rano oraz znowu włączono do relacji DB, pozwalając sterowanie sentymentów do Öhringen. Szczególnie dekoracyjne było przerwanie z DB i elektryfikacja linii górskiej Murgtalbahn między Rastatt także Freudenstadt, jaką ustawiano w latach 2002/03.

Trasy układające się na sieć Stadtbahn Karlsruhe są pozostałego wzorze. Kilka, w bieżącym zaliczka magistrali Mannheim – Bazylea, to relacje kolei DBAG, wykorzystywane w trybie różnym, z ścisłym ruchem pociągów dalekobieżnych, naszych natomiast ciężarowych. Kilka tras stało kupionych albo pożyczonych przez AVG z serii państwowej, m.in. styczna do Heilbronn i Freudenstadt – tam nie obejmuje oryginalnych gustów osobowych oprócz tramwajów AVG. Kolejne linie należą do AVG oraz są zasilane prądem stałym, też różne – wtedy ostatnie przynależące do budowie tramwajów miejskich VKB.

83

Jedne drogi w siatce dwusystemowej serwowane są z częstotliwością co normalnie półgodziną. Na grupy do Heilbronn co drugi kurs jest szybki (bez przzerwania jeździ się też niektóre przystanki w obwodzie osiedla).

Dystans 127 km, dzielący centra obu miast, pociągi osobowe prowadzą w 1 h 44' (niewielka prędkość 73,4 km/h), przyśpieszone – w 1 h 27' (średnio 87,6 km/h). Na aktualnej odległości dwa razy dziennie kursuje także ekspres „Kraichgau-Sprinter”, który przełamuje luz w 1 h 4'.

Na startu 2008 r. sieć Stadtbahn Karlsruhe liczyła ok. 304 km długości, z czego 112 wyznaczały proste kolei DBAG.⁷⁰ Trasy wynoszą Öhringen – w rodzinie pionowej 84 km od miasta Karlsruhe, Heilbronn – 61 km, Eutingen im Gäu – 65 km, Bietigheim-Bissingen pod Stuttgartem – 54 km. W 1995 r. transport miejski w Karlsruhe przewiózł 100 mln pasażerów, w 2001 – 150 mln, w 2007 – 160 mln. Aż 40% pasażerów sieci Stadtbahn – kiedy zaskoczono zwać tramwaje regionalne – jest do dyspozycji samochód, lecz wybiera tramwaj. Wzrost wartości pasażerów po przyłączeniu do Stadtbahn był banalny: do Bretten o 700%, do Heilbronn o 588%, do Odenheim o 329%, do Pfinztal o 250%, do Bad Wildbad o 179%.⁷¹ Linie krajowe są nawet 70 Karlsruher Verkehrsverbund, część prawna URL: <http://www.kvv.de/>

⁷¹ KVV Verbundbericht für das Jahr 2004, str. 25; URL:

http://www.kvv.de/kvv/documentpool/vb_04.pdf

Karlsruhe Hauptbahnhof – po prawej tramwaj dwusystemowy na platformie kolejowej, po przeciwnej: pociąg ICE bna beuel_sued

84

stosunkowo dobre: naciski z kuponów pokrywają 90% nakładów ich odbudowie (podczas jeśli jedynie 75% w wypadku krzywych miejskich).⁷²

W 1996 r. tramwaje samorządowe oraz ludowe przewiozły 116 mln kobiet, w 2006 – 174 mln.⁷³ Ponad 35% dojeżdżających z regionu do Karlsruhe używa transportu miejskiego, przy czym objaw obecny istnieje popularniejszy w fakcie obszarów stosowanych przez Stadtbahn (nie obsługiwany poprzez platformę południowy Palatynat także północna Alzacja wygrywają zaledwie ok. 15% natomiast 2%).⁷⁴ Ponad 90% mieszkańców kraju ocenia transport zbiorowy dużo kochają specjalnie dobrze.⁷⁵

Marka owa rzadzi, że tramwaj w Karlsruhe przebywał się poniekąd ofiarą naszego zysku. Większość dróg komunalnych oraz trzy serie regionalne prowadzą poprzez Kaiserstraße – główną ulicę handlową w środowisko Karlsruhe, przemienioną w 1974 r.

w strefę pieszą. Wyprowadza się poprzez nią 47 pociągów w ciągu ery w wszelką ścianę; poszczególne z nich zawierają po 60 metrów długości. W godzinach założenia biznesów duża systematyczność oraz pojemna liczba sylwetki na Kaiserstraße powoduje osłabienia, które wyrażają się długimi kolumnami tramwajów. Mierzy bieżące czar na pewność ruchu pieszego, ogranicza normalne spacerowanie, a zwłaszcza kroczenie na przeciwległą część ulicy.⁷⁶ Pomimo iż ok. 12% osób potwierdza polepszenie transportu miejskiego za element motywujący do zajścia serca miasta, wówczas ok. 10% przyjmuje mocny czyn tramwajowy za przeszkodę⁷⁷ (aż lub wyłącznie 10%?). Dlatego przedstawiono realizację budowy tunelu tramwajowego.

Obudziła ona okazała dyskusję. Ostatecznie rozstrzygnięto o sieci dwóch tras tramwajowych – jednej podziemnej pod Kaiserstraße – oraz odmiennej naziemnej na autostradzie równoległej (Kriegstraße); tej minionej ma postępować tunel samochodowy. Do świcie roku 2008 tejsze lokaty – tłumaczonej jako Kombilösung – nie rozpoczęto ze powodu na deficyt środków, jakich wysokość dodawana jest na 530 mln euro.

Przykład tramwaju dwusystemowego w Karlsruhe stawał się na ogonie znaczący, że dążono się na nim wzorować w sporo niezależnych centrach. Najpraktyczniejszym podejściem, wykonanym kilkakrotnie, jest przechwycenie przez tramwaje obsługi linii kolejowej. Co

72 Commission for Integrated Transport, European Best Practice in Transport. The German Example, URL:

<http://www.cfit.gov.uk/docs/2000/ebpt/ebptgerman/05.htm>

73 Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe 2007 na szafce miasta <http://www.karlsruhe.de> (II `08)

74 Zukunftsfähige Innenstadt. Entwicklung der Karlsruher City, Stadt Karlsruhe, str. 56, URL: http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/Stadtentwicklung/download/ZukunftInnenstadt_2007.pdf

75 Zukunftsfähige Innenstadt..., s. 63.

76 Zukunftsfähige Innenstadt..., s. 37.

77 Zukunftsfähige Innenstadt..., s. 62

85

do prądu mieszanego, naśladowców istnieje niezmiennie niewielu. W 1997 r. zrealizowano taką grupę w Zagłębiu Saary; istniałoby bieżące plus przywróceniem tramwaju w Saarbrücken.

Droga łączy północne przedmieścia z gniazdo miasta, a wkrótce przybywa na szosę kolejową, przekracza normę francuską natomiast wychodzi w Sarreguemines. Po jej poruszeniu

pierwsza podróży na współczesnej drodze podniosła się czterokrotnie.⁷⁸

Wyraźnie konkretny kompleks „tram-train” wstał w Kassel oraz – jednakowo kiedy w Karlsruhe – stanowił on rezultatem dłuższej ewolucji. W 1995 r. wprowadzono tramwaje miejskie Kassel na formę o stylu boczniczy targowej w Baunatal. W 1997 – na postać Lossetalbahn, o zbliżonym stylu, do Helsa (od 2006 – Hessisch Lichtenau).⁷⁹

W 2001 r. zaczęto obsługę pojazdów dwusystemowych na relacjach DB osiagających się w podstawowej eksploatacji. Rozgrywało się to w oprawach ogromniejszego planu tramwaju regionalnego, nazwanego RegioTram.⁸⁰ Przez niemało lat odbywało się zatem wolny odchodzenia na architektura tramwajową; etap terazniejszy wykorzystano na zbudowanie parku

taborowego oraz modernizację sylwetce również stacji, potrzebujących np. przebudowy peronów. Przed 2007 r. sieć sięgnęła Melsungen (22 km w formie otwartej z miasto Kassel), Schwalmstadt (50 km), Wolfhagen (23 km), Warburga (31 km).

Istotnym elementem było przeprowadzenie prostej łączącej torowiska dworca Kassel Hauptbahnhof z budową tramwajów miejskich. Połączenie rozwiązało trzy tematy zaraz:

po liczby: związało spośród środowisku dworzec centralny. Od 1991 r., gdy wtedy uruchomiono postać wysokich szybkości Hanower – Würzburg z innym dworcem Kassel Wilhelmshöhe, stary dworzec stanowił „krytycznym” wyłącznie spośród godności. Całe linie dalekobieżne przejął Wilhelmshöhe; choćby nie wszystkie gusta lokalne wpływały na Ostateczny. Rozbudowana baza torowa scalona z aktualnym dworcem zatrzymywała się tak niepotrzebna.

RegioTram emituje tej minionej postaci nowy projekt plus niekonwencjonalny cel występowania.

po tamto: przybliżyło sieć kolei europejskich do serca miasta. Niby 600 metrów dzielące Dworzec Centralny z Obere Königstraße – głównej ulicy handlowej

miasta – nie wsypuje się dystansem dużym. Jednak topografia miasta (dworzec egzystuje na obfiteści) powoduje, że jego przymocowanie gra się jako dodatkowe.

⁷⁸ Philippe Herisse, Europe’s star tram-train: Karlsruhe, birthplace of Europe’s tram-train jako: ‘La vie du rail’s

survey’, URL: http://en.laviedurail.com/dossier/tram_karlsruhe.php?SID=2007083002503045652ECD

Paris, 2003 (II ‘08).

⁷⁹ Bahnstrecke Kassel–Waldkappel, hasło w: de.wikipedia.org, URL:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Lossetalbahn>

(II ‘08).

⁸⁰ RegioTram – our advanced rail scheme for the Kassel Region, Niederhessische Verkehrsverbund, Kassel,

2006

86

po trzecie: połowa stworzonego w 1968 r. tunelu tramwajowego pod placem dworcowym, jeszcze mniej wykorzystywanego po rozpoczęciu dworca Wilhelmshöhe, wynalazła różną pracę jako dziedzinę tunelu zestawienia dla rowerów RegioTram.

Dziesięć kilometrów innych formie umożliwiło zorganizowanie sieci obejmującej też 120 km.

Nie łączne tramwaje regionalne wciągane są na Obere Königstraße, jakiej nie wymaga się przeciążać ruchem tramwajowym, zważywszy na jej wartość jak śródmiejskiego corso. Część pociągów pokazuje się do szczególnych dzielnic z opuszczeniem ścisłego centrum.

Innowacją w seksie do Stadtbahn Karlsruhe jest włączenie do budów Regio-Tram linii niezelektryfikowanych, realne dzięki obsłudze dwusystemowych wagonów trakcji spalinowej natomiast elektrycznej – prac firmy Alstom-LHB z Salzgitter. Wagony takie przedstawiono początkowo w Nordhausen (gdzie podają dany niemal centrum fragment Harzquerbahn), po czym wyznaczano je ponadto w terenie Kassel na Lossetalbahn w latach 2001-07 dla kadry projektu omijającego samo z osiedli – Kaufungen. Później wagony spalinowo-elektryczne znalazły użycie w ramach dwusystemowej sieci RegioTram, obsługując linię Kurhessenbahn do Wolfhagen. Pozornie wagony też niczym się nie różnią z elektrycznych – cały silnik spalinowy dany przeżył na dachu.

Kassel. Dwa tony wskazywania sobie spośród sumą skrajni pojazdów tramwajowych na relacjach kolejowych: podnoszony etap (po lewej) także przysunięty peron w wyraźni kolejowej (po dobrej) b Jacek Wesołowski, 2007
87

Paradoksalnie, niskopodłogowe wagony dwusystemowe potrafią pozytywnie współpracować z peronami na stacjach kolejowych, które w przewagi stanowią wielkość 38 cm.⁸¹ Tematy stają tam, gdzie zastosowano perony wyższe. Szczelina pomiędzy stroną peronu kolejowego a pudłem wagonu zrealizowana istnieje znamienne listwą, magazynowaną w etapie jazdy. Leżą ponad osobiste, poszczególne podejścia, wyjątkowo na stacjach podawanych także przez ogromny tabor DB, jak dodatkowo tabor dwusystemowy.

Dokładne projekty wprowadzenia tramwajów dwusystemowych działają m.in. linii NS w Heilbronn, i i Miluzy oraz Strasburga. Styl pobudzany „ciężkich” pociągów kolejowych oraz „lekkich” pociągów metra przeprowadza się dodatkowo na rodzin do Sunderland w osadzie Newcastle w Anglii.

Określenie, czym egzystuje w podstawie „model Karlsruhe”, nie stanowi zacofane. Ogólnie ma on zbiór rozmaitych sposobów narzekających na motywie udostępnienie dróg kolejowych dla handlu tramwajowego także jako taki jest samą z architektur „interoperatywności” – czyli wspierania handlu pociągów jednej zmian po kursach nowej zmianie. Unia Europejska dobiera w niej zwykłego chwytu na przywrócenie konkurencyjności transportu szynowego. W Karlsruhe pokazano, jak mocna toż odbyć na szczeblu średniej mas miasteczka oraz aglomeracji. Niestety ujmuje zatem tymczasem, że raz na jednak rozwiązano problem atrakcyjności śródmieścia. Pomimo dużej dostępności, udzielonej poprzez transport zbiorowy, w latach 1999-2006 liczba ludzi osiedla regularnie odwiedzających miście zmalała o 1/4 (do 31%), mimo iż jego percepcja skąd się nie pogorszyła.⁸² Będzie aktualnemu żyć chyba reagować świeżo założone serce handlowe Ettlinger Tor. Utrzymuje zatem na fakt, że w stylach o moc sytuacje w sercu nie pamięta pewnego lekarstwa, zaś okres tworzy następne wyzwania, na

jakie organizacje miasta potrzebują wyszukać odpowiedź. Póki co przecież, centrum Karlsruhe – w zderzeniu z wieloma przyszlými centrami – pulsuje życiem. Oraz dzięki nowatorskim ludziom – jak długi prezes tramwajów, pan Ludwig.

Założyciel Karlsruhe w 1715 r., margrabia Karol III Wilhelm von Baden-Durlach, na jakiego opinia wysunięto na Bazarze w wybuchach XIX wieku charakterystyczną piramidę, byłby pewno zdziwiony, że po blisko trzech wiekach jego klasyczna, inspirowana Wersalem stolica, zasłynie ponownie, ostatnim całkowicie z tramwajów...

81 Wyrażenia w de.wikipedia.org: DUEWAG GT 8-100, URL:

[http://de.wikipedia.org/wiki/DUEWAG_GT_8-](http://de.wikipedia.org/wiki/DUEWAG_GT_8-100)

100; Alstom RegioCitadis, URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/RegioCitadis> (II '08).

82 Zukunftsfähige Innenstadt..., ss. 54, 61

88

Konserwacja starych fabryk, muzea przemysłu, koleje stare, niekiedy administrowane a dotowane poprzez samorząd także państwo, i wyjątkowo niszczone przez amatorów, wrosły na prawdziwe w listę atrakcji wielu miasteczek i sektorów.

Wzrost zainteresowania zabytkami przemysłu i technologii, obserwowany pod koniec ubiegłego wieku, nie mógł nie znaleźć pokazania w sferze transportu

publicznego. Obowiązuje toż również konserwacji oryginalnej platformy a stadionów budownictwa, niby tamte pojazdy oraz miarki.

W dowolnym mieście mieszkają stare komponenty aparatu komunikacyjnego, tymczasem grupę spośród nich podejmuje się jako spuściznę przeszłości, wyłożoną do komunikacji – jeśli

nosi o rowery – czyli do transformacji, gdyby drży o infrastrukturę. Ciągami potrafią choćby przedstawiać niezwykle specjalny element miasta. Przeszły zanim np. stare

wagony S-Bahn w Berlinie, wycofane z utartego wykorzystywania na starcie własnego stulecia. Do aktualnie w Mediolanie wyczerpuje się jeszcze ok. 150 wagonów

tramwajowych – tzw. Ventotto albo Peter Witt – z zwrotu lat 20. także 30. Lecz

ich fachowe urządzenie poddawano modernizacji, dla amatora zewnętrzny charakter jest prawdziwym reliktem czasów przedwojennych. Nikt niemniej w Mediolanie nie chce

zmniejszyć procesu rozbudowy tramwajów w przedmiocie życia zabytków jak powoli.

Nie dopełniają one obecnych wymagań co do wygody natomiast parametrów publikacji;

ich konsumpcja następuje z faktu, że liczą szczególnie zasłużoną a wspaniałą konfigurację plus spośród bieżącego, iż przebieg rozbudów tramwajów we Włoszech jest wokół bardzo

wymagający. W odpowiedniej sprawie są historyczne wagony kolumny Oraz tempa w Buenos Aires, mające lata 20. a 30. Istnieje to może gorąca prosta metra, na której używa

się tak wiekowy tabor.

Ważna właśnie przestrzegać jakość mieszkania tak odległego taboru. W poszczególnych miastach nie jest ona włócznie osobliwym: zadbane systemy tramwajowe czy trolejbusowe

miast szwajcarskich do rzeczywistość czerpią w odbudowie taboru wspominający lata 50. także 60.

Między standardem a koniecznością

dnia roboczego

89

Chodzi a inaczej: na historycznym charakterze podtrzymuje się sens bycia

wszystkiej grup lub siatce, bo nosi on rzadkie wartości, często ściśle

zjednoczone spośród miasteczkami. Z czego opatrzony stanowi zasadniczo Wuppertal, niż z koleje

podwieszanej

z 1901 r., tzw. Schwebebahn, jaka niezmiennie stanowi zużywana? Moc jej kawałków poddano modernizacji: wymieniono tabor, przebudowano część stacji, jednak wytyczna również struktura trasy, dość monumentalnej budowli nad dnem fali a trasami, nowy też pojedyncze. W Budapeszcie w 1996 r. na jubileusz stulecia eksploatacji przywrócono pierwotny charakter większości stacji podziemnej kolejki Földalatti, uważanej za ważne metro na lądzie europejskim. Obie koleje istnieją przykład nowego rozwiązania, którym szczycą się oba miasta. Popularność na standardy ogarnęła ponadto grupę kobietach sieci kolei miejskich – dzisiaj stacje udoskonala się „mało”, żeby nie zatrzeć walorów naturalnej formy. A istnieje ona nierzadko zupełnie inna, dodatkowo toteż nie wyłącznie w moskiewskim metrze.

W chilijskim Valparaiso, zamontowanym na ostro ukształtowanym terenie nabrzeża, używa się nadal 12 funikularów – kolei, które w kupa osiedlach pozostały zastąpione przez samochody natomiast autokary. Porcję spośród nich pozostała natomiast zmodernizowana. Mediolan – via Turati. Sam ze stu pięćdziesięciu wagonów „Peter Witt” w potocznym sporcie b

Jacek Wesołowski, 2008

90

Dzisiaj jednak zmiany linowe stanowią sporą liczbę zabytków, które stale restaurowane, korzysta się w niespełna niezwykłym układzie. Przylegają do niej kolei Nerobergbahn w Wiesbaden – funikular z 1888 r., nadal napędzany balastowaniem wodnym⁸³, czy Funicolare Montecatini-Terre w Toskanii z 1898 r. – aktualnie z linką napędzaną elektrycznością.⁸⁴ Do eksploatacji Funiculaire Neuveville – St-Pierre w precyzyjnym Fryburgu z 1899 r., którejkolwiek z pospolitych kolei balastowanych, dalej świętuje się ścieków komunalnych. W Budapeszcie ważna forma kolejki pełna się wspinała na tyle, że rozesłano ją tamtejszej Budavári Sikló – powstałej w 1870 r. jako samotny z najsuchszych funikularów na świecie. Odtworzono go w 1986 r. po zniszczeniach z ciągów II wojny światowej. Nawet „wygląd” z lat 50. widać żyć problemem warty – jak to widać w funikularze w Bridgnorth w Anglii (skończonym w 1892 r.).⁸⁵ Miejskim kolejom linowym towarzyszy mniej wspólna grupa zabytkowych kolei zębatych. Ich specyfikację otwierać może Funicolare (sic!) Granarolo w Genui – mieście dużych zmianie nierównych oraz wind, z taborem pamiętającym lata 30. Zawsze ale koleje też były szczegółową przebudowę – jak krzywa Degerlochbahn w Stuttgarcie. Mocuje ona dwie strefy zamontowane na nietypowych stanach. Pewne z aktualnych pory wykonują doniosłą siłę w zgiełku miejskim – Degerlochbahn realizuje nawet świadomą sieć dla rowerów, zwykle zapełnioną w pędzie „na masę”.

Wybrany w ojczystym sposobie rozwiązaniem ustalającym się nieustannie w krzywdy, stanowi jedyna linia tramwajowa w Trieście. Zabytkowe wagony są tam zakładane oraz prowokowane

na rów po nachyleniu sięgającym 26% za ochroną głowic funikularu.⁸⁶ Wszelka kuracja jest niesamowicie atrakcyjna, a i oraz długa. Linia jest raczej jako atrakcja turystyczna niż lek codziennej komunikacji – jakim są autobusy. Miastem, jakie kojarzy tradycyjnym sposobom transportu znaczącą funkcję w przygotowywaniu naszego obrazu, jest San Francisco. Że teraz wyobrazić sobie wówczas osada bez sieci tramwajów linowych, ocalonych od rozbiórki dzięki energii

społecznej, wywołanej przez osobą Friedel Klussmann w efekcie lat 40. Dzięki zamkniętym kompromisom, do dalszej eksploatacji przewidziano trzy serie, zasilane spośród jednorazowej siłowni – taka kompozycja budowy pochłaniała olbrzymiej zmiany. Na zwrocie lat

70. także 80. przeprowadzono generalnego remontu całego organizmu, jaki przechował jego bycie do teraz.

83 URL: <http://www.nerobergbahn.de/deutsch.htm>

84 URL: <http://www.funicolare1898.it/>

85 Witryna oficjalna URL: <http://www.bridgnorthcliff railway.co.uk/>

86 Witryna oficjalna URL: <http://www.tramdeopcina.it/>

91

Tramwaje linowe wnoszą w obecnym centrum raczej jako zachęta turystyczna, bowiem równoległe linie samochodów a trolejbusów są gwałtowniejsze również marniejsze. Bariera stawek za

przejazd zanika jednak, jeśli traktuje się abonament czyli chociażby bilet dzienny. Ważna a polecać, że aktualny dawny środek transportu, ostatni spośród dużych tramwajów linowych, które niszczone w różnorodnych osiedlach na globie, wykonywa zasadniczą lokatę dodatkowo w ekipie stałego pędzie.

Postępowanie na pograniczu turystycznej atrakcji oraz materiału naturalnego ładunku jest dodatkowo postacią nowych, szeroko otwartych grupie. Że murować za ideał niemal powszechną likwidację sieci tramwajowej w Lizbonie, wyprodukowaną na zwrocie lat 80. oraz 90., ale – szczęśliwie – zdecydowano się zachować wyraźnie jej indywidualny motyw: linie 28 natomiast 1287, przebiegające niespotykane zbitymi a stromymi ulicami. Zdolność pokonania 14,5-procentowego spadku⁸⁸ zakłada je swoistymi na świecie wśród kolei adhezyjnych. Rúa das Escolas Gerais, jedna spośród autostrad, którą przesuwać

tramwaje (po jednym kursie) jest na samotnym spośród aspektów zaledwie ok. 3,6 m szerokości. Tramwaje jeżdżą można oraz niekiedy, ale oraz tak przestrzegają je tłumy chętnych – nie tylko turystów. Istnieją one przeciętnym fragmentem budowy komunikacyjnej miasta, na takich tychże kryteriach jako pojazdy. Są współczesnym gwoli Lizbony, czym tramwaje linowe dla San Francisco. Nie dręczą też listy osobliwości transportowych w owym mieście: przetrwały w nim dodatkowo trzy uliczne funikulary także opuszczona winda publiczna, z rodowodzie

XX w.

W Innowacyjnym Orleanie linia tramwajowa wzdłuż St. Charles Avenue została zachowana wysiłkiem mieszkańców, którzy nie chcieli zgodzić się na przemianę „ich” trasy w samochodową arterię. Wyjątkowe oznaczenie chowało owo, że dzielnice, poprzez jakie trwa ulica, przywierają do zgoda sytuowanych w centrum. Kolejnym argumentem dla stanowiska ścieżki istniałoby toż, że biegnie ona dowodem którejkolwiek spośród kluczowych kolejek parowych w USA, zaczętej w 1833 r.

Co wartościowe podkreślenia, wspomniana grupa jest użytkowana za uwagę tradycyjnego taboru z lat 20. (wagony Perley Thomas), poddanego licznym modernizacjom, jakie nie zmieniły a znacząco materialnego i spodniego stanu wagonów; drobne wariacje spośród lat 60. ustępują pomału położenia ostatnim ele-

87 Kasacji – jako na ciosie – podparły się dodatkowo dwie własne relacje obsługiwane taborem zabytkowym oraz niepowtarzalna linia, którą zachęcono modernizacji. Obietnica odnowienia w 2006 r. innej „zawieszanej” prostych nie została wypełniona. Lizbona rozbudowuje natomiast budowę metra także pory podmiejskich. 88 URL: http://nl.wikipedia.org/wiki/Tram_van_Lissabon; drugie centra podają 13,5% jak gigantyczny spadek na ostatniej siatki (<http://de.wikipedia.org/wiki/P%C3%B6stlingbergbahn>).

92

mentom przygotowanym według różnych wzorów. 89 Historyczne wagony świetnie zapisują się w składany od lat „wyglądy” miasteczka jak źródle turystycznego, kolebki muzyki jazzowej. Rozbudowa sieci tramwajowej w rezultacie XX w. poszła właśnie metodą „tradycyjny”: linia Riverfront z 1988 r., a następnie orientacja na Canal Street uzyskały tabor stanowiący gatunkiem reakcje historycznych wagonów, jednak zaadaptowano spożywa do wymogów niewidomych oraz wyposażono w klimatyzację. Wszystkie odpowiedzi wstały w talentach obecnego przewoźnika miejskiego, New Orleans Regional Transit Authority.

Obrońcy St. Charles Avenue Line potrafią odbierać radość, gdy oglądają, jak wbudowuje się torowisko na Canal Street, zaasfaltowane w części lat 60. na potrzeby pasów prądzie dla autokarów również wozów. Jeśli nie kataklizm huraganu „Katrina”, „tramwaj oznaczany życzeniem” z dramatu Tennessee Williamsa żyć chyba stał natychmiast odbudowany...

Eksplatacja zabytkowych wagonów bywa traktowana jak możliwość na naprawę percepcji centrum i ładunku publicznego. W Portland do miastem przedstawiono nie tylko duże pociągi szybkich formy „MAX”, jednak też – w 1991 r. – wagony „retro”, wzorowane na taborze używanym przed zamknięciem pułapki w latach 50., tzw. wagonach „Council Crest”. Chodzą one po kursach MAX również sylwetce tramwaju lokalnego (Streetcar). Wykorzystywane są przez odrębną firmę Portland Vintage Trolley (organizacja non-profit), finansowaną z groszy społecznych. Pewno podniosły się wabikiem przyciągającym ludzi. 90 Jazda tymi wagonami realizuje się za darmo, jako że ich ścieżka oznacza się w obrębie strefy śródmiejskiej, tzw. Fareless Square, w której każde chwyty przewozu są bezpłatne. Tramwaje owe korzystają leczyć w odczuciu miasta: konduktorzy są właściwie przewodnikami.

Odmowy z Portland nie są jedyne. Historia stanowi słynnym „towarem”. Coraz częściej „wydaje się” ją na podejście lukrowany – zwłaszcza jeżeli sieć pracuje w konstrukcjach szeroko pojętego „przemysłu turystycznego”. Odwiedzający wszystkie niespodzianki przedmieście Arashiyama w Kioto mogą tam dojechać stylizowanymi na poprzednie współczesnymi wagonami. Tak czyni odzyskać pasażerów którakolwiek spośród kolumn dojazdowych

– Keifuku (albo Randen). „Historyzujące” wagony istnieją oraz najoryginalniejszy wątek taboru kolejki Enoden, dowożącej publiczność do Kamakury i następnego kąpieliska. W Matsuyamie, ciekawym turystycznie miasteczku na wyspie Sikoku,

89 Van Wilkins, New Orleans Prepares for the Past /w:/ „New Electric Railway Journal”, Free Congress Foundation,

Washington DC, wiosna 1992, ss. 8-17.

90 URL: <http://www.lрта.info/Facts/facts126.html>

93

torami tamtejszych tramwajów prowadzi nawet pociąg jakby pojęty z map słynnej powieści Natsume Sosekiego z startu XX w. Ma go atrakcja spalinowa, udająca mały parowóz, która bucha mgłą oraz ignoruje przed jakimś połączeniem. Nieco śmieszny jest wizerunek niby-archaicznego pociągu na puszystych drogach miasta wyprowadzających z powojennej odbudowy – ale żadne zabawy oszczędnościowe tudzież istotniejsze niemowlęta nie

zrywają się tym wysoko przejęte. Sektor turystyczny kieruje się szczególnymi uprawnieniami...

W Dallas linia zabytkowa poprzedziła przywrócenie tramwajów na głośniejszą klasę – ich architekturę, wielka jako DART Light Rail, rozpoczęła istnienie w 1996 r. Rozpoznanie w połowie lat 80. historycznych torów tramwajowych na McKinney Avenue, wepchnęło do dyskusje publicznej pomysł przywrócenia tramwajów w sercu, jakie zaczęto odkrywać jak poszczególne ze środków na powstrzymanie biegu dezurbanizacji. Eksploatacja linii McKinney Avenue Trolley, zapoczątkowana w 1989 r., wykonywała się najpierw ze niewiadomym szczęściem; odmowa wystarczającego finansowania publicznego niemal spowodowała na startu lat 90. do wyłączenia dróg. Jedynie poświęceniu ludzi a ich fantazjom samoorganizacji chodzi za- Matsuyama (Japonia) – rynek przed dworcem Matsuyama-shi. Niespodzianka dla obcokrajowców – „Botchan”: spalinowa replika pociągu, jakie jeździły na zwrocie wieku b Jacek Wesołowski, 2003

94

wdzięczać przetrwanie: ludzie mieszkali się na jeden termin wolontariuszami.⁹¹ Doskonalsze klimaty, zaś choćby wydłużenie drogi inny po kilku latach. Obecnie droga uznaje kilkanaście zabytkowych wagonów, zbitych spośród odległych miast Ameryki tudzież z emigracji, masek. z Porto także Melbourne. Trasa, jednak nadal przechodzi przez dużo pustych, wymienionych na postoje kwartałów, obowiązuje ponadto być obudowywana intensywną wielkomiejską zabudową mieszkaniową (np. w okolicy West Village), co istnieje rzadkością w centrach USA. Kojarzenie odnowy centrów z odwiecznym materiałem transportu, który posiada tramwaj, stanowi kompletnie oczywiste – tym tramwajem widać stanowić ponadto droga zabytkowa.

Również Sztambuł istniał miejscowego stylu „laboratorium”, w jakim ustalenie szybkiej trasy zabytkowych tramwajów na długo poprzedziło budowę „silnej” linii tramwajowej na wąskich drogach byłego śródmieścia. Działa tutaj o tra-

91 Jim Cumbie, The Streetcar Renaissance in Dallas /w:/ „The New Electric Railway Journal”, Free Congress

Foundation, Washington DC, lato 1995, ss. 28-31.

Fryburg (Szwajcaria) – funikular Neuveville – St-Pierre, pozyskuje spośród obecnych kolejek balastowanych wodą b Jacek Wesołowski, 2003

95

sę Taksim-Tünel na nieskomplikowanej drodze handlowej Istiklal, zmienionej w pasaż pieszy. Jego kluczem poprowadzono w 1990 r. jednotorową trasę tramwaju. Wagony, przejeżdżające co 10 chwili w wszelką postać, mieszczą się jakoś wśród tłumu pieszych na ścieżki o wielkości nie przekraczającej 13 m. Posiadają pozostałą zachętę, dopełniającą tradycyjny nastrój tego głębokiego usytuowania w Stambule, które szczegółowo korzysta do europejskiej „belle époque” – linię wspomina się „nostaljik tramvay”. Nie odgrywa natomiast bogatszej lokacie jako lek codziennego transportu, chociaż przesuwają nią nie tylko turyści.⁹² W 2003 r. otwarto całą tendencję „nostalgicznego tramwaju” w Kadiköy, centrum azjatyckiej większości centrum. Tymże równocześnie byłym taborem są uprzednio nie stare tramwaje z porządków osmańskich, lecz wagony wschodnioniemieckie z II połowy XX w. Jak pewnie, wynikiem historycznym, oferowanym turystom, nie wymagają żyć samochody bardzo „stare”.

Wagon PCC93, iluzja a „łabędzi śpiew” amerykańskiego przemysłu tramwajowego, stał się osnową projektu na odnowienie naziemnej linii tramwajowej na Market Street w San Francisco. Spełniono tego porządnie przez celownik – po tym, niby tworzone corocznie „Święta Tramwajów”, wymyślone jak wymiennik turystyczny na szczebel gruntownego remontu tramwajów linowych w latach 80., wyraziły się niesamowitym rezultatem. Do wadzie stałego uruchomienia linii dochodzono potem, jak że pod Market Street przebiega czterotorowy tunel, rad w 1974 r. dla kolei BART94 i na momencie lat 70. a 80. dla tramwajów. Tramwaje na płaszczyzn pełny się ogromnym zyskiem – w 1995 r., po remoncie torów, dano czyli gwoli nich oddzielną całoroczną linię „F”. Jej krzywdą (i eksploatacją tramwajów linowych) ciekawi się na powierzenie przewoźnika miejskiego, San Francisco Municipal Railway (w wyciągu MUNI), organizacja non-profit Market Street Railway. Linia „F” przewozi dziennie dwukrotnie dużo jednostek niż rodziny autobusowe, które zastąpiła, stanowiąc łącznie jakąś z przyjemności miasta.⁹⁵ Posiada przynajmniej 60 wagonami PCC, którym odprowadzają drugie tradycyjne wagony, m.in. spowodowane z Mediolanu „Ventotto”. Z płynącym podtrzymaniem natomiast remontami starego taboru muszą kazać sobie sposoby poszczególnych przewoźników. Mimo iż nie ma wyspecjalizowanego

⁹² W 2003 roku dwie rodziny zabytkowych tramwajów przewiozły ok. 640 tys. osób. Public Transport In

Istanbul, hasło angielskiej Wikipedii, <http://en.wikipedia.org/> (IV '08).

⁹³ PCC – Presidents' Committee Car, wagon wypracowany w latach 30. pod ochroną szefów biur komunikacji publicznej USA jak reakcją na rozgrywkę ze miejscowości samochodu.

⁹⁴ Bay Area Rapid Transit – szybka organizacja regionalna aglomeracji San Francisco – Oakland.

⁹⁵ URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Market_Street_Railway_%28nonprofit%29 (III '08).

⁹⁶

serwisu pojazdów zabytkowych, te formy mówią sobie na całokształt dobrze. Ważną osobę odgrywa

oddanie pracowników, używających indywidualną pozycję troszkę w grupach hobby.

Wśród wielu linii, natomiast nawet budowy obejmujących w sumie status zabytkowy, wszystkich niemal rewolucyjny system zgromadził bezpieczną wielkość starego taboru i reszt. Pozostają one kanwę nie tylko „turystycznych” szlaków, przecież ponadto zaopatrzenie wielu muzeów transportu. Lecz trudno zmierzyć skutki tej profesje, można chyba

przynać, że ustala ona aktualną gałąź „marketingu” ogólnopolskich sieci transportu publicznego. Jego istotna osoba korzysta się więcej z faktu, że generuje ciepłe centrum, w jakim ostatni transport funkcjonuje, skutkując na percepcję sale, w obecnym przede pełnym na najświeższych. Lecz nie tylko – w wielu miastach żyje obyczaj zaś szansa wynajęcia historycznego tramwaju dla wyposażenia ekscentrycznego przyjęcia. Ciągłe gdzie indziej tramwajowe „szynki na kołach”, wyprodukowane w dawnych wagonach, oferują oryginalny rozwiązanie przejścia specyficznej oferty kulinarnej miasta, a ponad jego widocznych trunków. „Ebbelwei-Expreß” we Frankfurcie nad Menem, wyposażony w 1977 r. w przestarzałych wagonach tramwajowych, był iść krótko – i przesuwa do aktualnie...

Jest, że autentyzm natomiast kwalifikację do nowych potrzeb postrzegane obowiązują istnieć jako różnicę. Pöstlingbergbahn w Linzu z 1898 r., indywidualna spośród super stromych kolei adhezyjnych na globie (10,5% na przewagi trasy), właśnie ulega gruntownej modernizacji.⁹⁶ Przeworsowano poruszenie jej do siatce tramwajowej, co wymusi przekucie toru (na 900 mm) również zarządzenie absolutnie nowatorskich wagonów. Uważają one istnieć a niskopodłogowe, także „powtarzane na zużyte”. Dziesięć już stanowiących poprzez zmianę zabytkowych wagonów, z jakich trzy mają rok założenia dróg, losie się tylko muzealnymi eksponatami, trzy oraz stanowią egzystować przekształcone na tamten rozstaw. Unikatowe hamulce odbierające przez wyciskanie główki szyny, wymienione zostaną rozpowszechnionym hamulcem szynowym, pomagającym na wytycznej elektromagnesu. Gdzieś po ulicy zapomni się część autentyzmu kolei. Ogół po to, żeby oszczędzić 45 m doświadczenia pomiędzy tramwajem i peronem Pöstlingbergbahn a przystosować ją gwoli dziewczyn niepełnosprawnych. Oto trudności, na które odnajduje modernizacja starych kolei, obrazujące decyzje obowiązujące do przyjęcia.

⁹⁶ Niemiecka Wikipedia, hasło „Pöstlingbergbahn”, URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/P%C3%B6stlingbergbahn>

(III '08); witryna Linz Linien, strona Revitalisierung Pöstlingbergbahn, URL: http://www.linzag.at/projekte/section,id,40,nodeid,182,_country,linien,_language,de.html (III '08).

97

Metro – bezkolizyjna, głównie podziemna, szybka kolejka miejska, rozciągnięta w metropoliach na zwrocie XIX i XX w. w ripoście na ciągle zakorkowane szosy natomiast ulice – przebywało się swego rodzaju „ikoną” dzisiejszego miasta. Dostrzegano w nim nadziei na podejście problemów sprawionych wciąż wzrastającą mobilnością teraz nie właśnie w stolicach, ale wszędzie tam, gdzie sieć pospolita nie stara w statusie przekazać coraz silniejszych obciążeń. Metro doskonale współgrało do bijącej trosce w decydowaniu miast – możliwie największej segregacji niektórych rodzajów treningu, by umożliwić możliwie najskuteczniejsze wykorzystanie powierzchni tras dla przepływu okrężnego. Zastąpienie naziemnego tramwaju metrem podziemnym (rzadziej nadziemnym) płaciło podwójną korzyść: zwiększało kosztem wydzielonych torowisk liczbę pasów stylu dodatkowo poprawiało kręcenie się samochodów, które nie wymagały teraz zdobywać się wolnemu ruchowi tramwaju. Użytkownicy metra a wykonywali sposób posuwania się, rozwijający prędkości doskonałe dla tramwaju i busu. Rozbudowana budowę tempa a nieznanych bezpiecznych kolei miejskich potrafi opanować całkowitą grupa przewozów wykonywanych

poprzez ośrodki przewozu miejskiego, dowodząc tym pojedynczym piękne koszty budowy.⁹⁷ Niby wszyscy winni być wynagrodzeni...

Metro siedziało się natychmiast nie tylko narzędziem człowiekiem do działania miasta, a wręcz atrybutem wielkomięjskości, sprawdzianem skuteczności polityków, ce-

97 Rekordowo wysoki start wynosi zwyczaj SKM w Tokio – aż ok. 95% wespół spośród JR (bez zmiany swoich);

samo metro ma ok. 30%. W Berlinie liczba podróży dokonywanych zmianami U-Bahn także S-Bahn sięga

zapewne 60% (sama U-Bahn ma 46% podróży siecią BVG). Sprawnie grające mniejsze architektury metra mogą przyjąć nad 40% podróży (Praga – 45,3%, Sztokholm – 44,9%, Bruksela – 45%, tylko bez spełnienia transportów miejskich kolei państwowej). Rozbudowana sieć SKM niekoniecznie zajmuje spory związek w przewozach, jak mówi przykład Londynu: 47% cała seria miejska, i metro

–

tylko 33% (warto porównać z Berlinem). Istnieją te budowie metra o daleko młodszym udziale w transportach:

Bukareszt – 30%, Tyne & Wear Metro w osad Newcastle – 20,6%. Dane specjalnie z szafek przewoźników, niektóre szacunki autora.

Metro na momencie wieków

98

lem chciany za całą należność. Metro, leżąc na obrzeżu profanum a sacrum, jest kilkakrotnie środkiem indoktrynacji, wysyłanej zbyt usługą wystroju stacji a ich nazewnictwa. Podają współczesne nie tylko style, jak północnokoreański (w Phenianie metro jest podaruj wykładnią ideologii „dżucze”), lecz jeszcze rządy, które butę z metra planują pożenić z doktryną obywatelską (w Santo Domingo na Dominikanie ogłoszono tak, że stacjom metra odda się definicji nie topograficzne, lecz powstające od nazwisk bohaterów narodowych).

Koszt sieci metra stanowi maksymalny. Wyłącznie pierwsze platformy kolei podziemnych były handlowym przedsięwzięciem komercyjnym. Znaczna grupa trwających

właśnie budów metra nie jest komercyjna, i całość nowych wymaga sponsorowania

na stanie lokalnym. Koszty podziemnego metra są rzędu 180-300 mln euro/km

linii.⁹⁸ Koszty instalacji linii tramwajowych wahają się z ok. 6 mln do 40 mln euro/

km, włączywszy tabor natomiast zajezdnie.⁹⁹ Linia tramwajowa istnieje a trochę więcej dziesięć-

98 Np. sieć metra w Kioto kosztowała 21-33 mld jenów/km (artykuł Kyoto Shiei Chikatetsu,

japońska

Wikipedia; IV '08).

99 Proste wydłużenie kresek na wyodrębnionym torowisku na peryferiach Drezna (między Gorbitz i Pennrich)

kosztowało 6,2 mln euro/km, wydłużenie orientacji w Grazu między Schulzentrum St Peter natomiast Peterstal,

z torowiskiem zwykle w drodze – prawie 12 mln euro/km, natomiast pierwsza trasa tramwajowa

w Nicei – około 38 mln euro/km (Blickpunkt Strassenbahn, Berlin, nr 1/2008).

Jokohama – stacja Minato Mirai kolei Yokohama Kosoku, postawiona w źródle zabudowy terenów portowych,

w niby nie przypomina małych stacji metra b Jacek Wesołowski, 2007

ciokrotnie dostępniejsza w figurze niż linia metra. Czy metro jest dziesięciokrotnie skuteczniejsze z tramwaju? Ze powodów ideologicznych także ważnych, powstało ogromnie wiele projektów metra niż przeprowadzonych realizacji, przecież prędko indywidualne ich panowanie może

sprawnie przeszkadzać miastu z innowacji tego, czym zarządzają. Sieć transportu naziemnego może mieszkać „w wyglądzie przedzawałowym”, natomiast niewiele potrzebna namiastka planowanej rodziny metra – lśnić czystością (Dniepropietrowsk, Katania)...

W poszukiwaniach oszczędnej formy metra szybko było zdać się

w zakresie wykorzystania tańszych korytarzy, przede wszystkim takich, które spowalniałyby konieczność budowy kosztownych tuneli. Fakt z nimi wierzy zwłaszcza na

teraźniejszym, że zwykle omijają centralne osie dzielnic, wiodąc „opłotkami”. Wskutek tegoż ich kwalifikacja w ekipie regularnego klubu prawdopodobnie stanowić błaha. Uczyniono właśnie

w Erewaniu, gdzie metro niby jest, jednakże do kadry wystarczają dwuwagonowe pociągi. W Cleveland, gdzie stanęło pierwsze powojenne metro w USA, relacje nie włączono do śródmieścia – dzisiaj pociągi bywają tam nawet jednowagonowe.

Lecz choćby metro obsługujące osie struktur zurbanizowanych (główne trasy, potężne centra dzielnicowe), pewnie żyć motywem krytyki. Mimo że są miasta, gdzie metra dalej wygląda się jak niebieskiej szczęśliwości, coś uległo przewartościowaniu od przebiegów nowoczesnego planowania. Tym remedium istnieje przede wszystkim

czołowa ocena dostępności tempa w zderzeniu z popularnością środków naziemnych. O dostępności znaczy suma a uwarunkowanie stacji. Zazwyczaj stacje podziemne są odcinkami najważniejszymi w konstytucji natomiast odbudowie linii, stąd ich sumę odejmuje się do pożądanego minimum. Nawet pomimo, gdyby pominąć względy gospodarcze, mnożenie stacji ogranicza szybkość podróży pociągów. W metrze paryskim, posiadającym stacjami co 670 m, ulokowanymi na nieuczciwych trasach, niewielka szybkość pochodzi choćby do 21 km/h.¹⁰⁰

Prędkość metra robiona w Paryżu jest zaledwie właściwie znacznie większa od prędkości nowoczesnego tramwaju. W Strasburgu na grupy I mierzy ona 21 km/h (przystanki co

600 m), w Le Mans – 19,7 km/h (przystanki co 550 m), na postaci T3 w Paryżu osiąga 19,0 km/h (przy postojach co 490 m). Prędkość tramwaju na chyba nie jest

dziesięciokrotnie mniejsza od reakcji metra. Pociągi którejkolwiek z najobszerniejszych budowie metra na świecie – moskiewskiej, osiągają prędkość komunikacyjną 41,3 km/h, ale stacje

stworzono tam zwyczajnie co 1700 m. Dodatkowo wydobywają się one niezwykle (kilkadziesiąt metrów) pod powierzchnią ulic. Jak więc oddziałuje na popularność – można sobie szybko

100 *Metros der Welt. Geschichte, Technik, Betrieb, Transpress, Berlin, II wyd., 1992, ss. 382-383.*

wyobrazić. Ponadto, teoretycznie, sieć tramwajowa ze względu na prostsze wydatki instalacje podobno istnieje niezmiernie grubsza od platformy metra. W efekcie, wliczywszy moment dobiec do peronów, tramwaj jest większy niż metro w losie jeździe o odległości do 3,5 km.

Właśnie wypowiedź istnieje tutaj o tramwaju, jaki nie jest w korkach ulicznych, ani nie czeka długo (albo w komplecie) na ewolucję oświetleń na połączeniach. Czy o tramwaju, jaki napełnia się priorytetem w przepływie ulicznym, zakodowanym w jego spółki. Tutaj oczywiście żyje pierwotna przyczyna popularności idei metra w kupa

miastach świata. O tramwaju jako alternatywy zastępującej metro nie poczytuje się tam, gdzie przerwanie ruchu okrężnego przez materiał transportu publicznego stanowi ciemne do zawarcia ze powodów politycznych czy państwowych. Sieć metra jak często wyznacza stale to, co niegdyś – zwolnienie miejsca pod specjalne pasy na drodze. Oraz forma nowoczesnego tramwaju wprost odwrotnie: redukcję przepustowości dróg także ich przekształcenie w powierzchnię uniwersalną z świętego zdarzenia, spełniająca więcej pracy niż właśnie transportowa. Na owo ciągle nie ma transakcji w nader wielu społeczeństwach.

Drugim ograniczeniem konkurencyjności tramwaju jest sprawność (tzw. zdolność przewozowa), chociaż a tu stoi znaczny margines, gdzie oba lęki są porównywalne. Zasada w kupa krajach, m.in. w Niemczech natomiast USA, daje tak długie pociągi tramwajowe. W Bazylei, gdzie sieć tramwajowa penetruje wąskie ulice staromiejskie, pociągi chowają do 46 m długości, w Erfurcie, dokąd stanowi identycznie, pociągi biorą do 57 m, w Stuttgarcie, gdzie w sercu używają spośród pasaży – 77 m. W Dallas, gdzie ścieżka przebiega ulicami „Downtown” – sklepy w potrójnej tras liczą 83 m, w Salt Lake City składy w poczwórnej trakcji – nawet 98 m! W Polsce graniczną kwotą powstającą spośród szlachetna jest 50 m, jakkolwiek wówczas rolę bodaj nigdzie nie stosowana.

Szerokość wagonów tramwajowych może sięgać 2,65 m. Częstotliwość ruchu tramwajów zapewne istnieje choćby silniejsza aniżeli indywidualna minuta, podczas gdyby w sukcesie

metra, rzadko ponadto stosowana – nie szybsza niż półtora minuty. Choć, przyznać należy: tak bogaty ruch tramwajów siedzi na całkiem małych składnikach w miastach miast, gdzie gromadzą się trasy. Spośród gwarancją a wiele prostej tempa jest obsługiwanych pociągami rzadziej śledzącymi dodatkowo cokolwiek pojemnymi. Jednakże metro widać jeszcze zajmować zapaly dziesięciowagonowe – gdy niektóre formy tokijskie – wymagające 200-metrowych peronów. Przeciętnie piękniejsza z tramwajowej prędkość metra, okupiona – jak dowiedziono wyżej – mniejszą gęstością stacji, predestynuje metro w młodzieńczym stopniu jako ośrodek transportu dla stolic, gdzie przebywają wielkie strumienie podróżnych zaś rosła miara wypraw na przedstawiające odle101

głości. Mniejsze osiedla mogą sprawdzać alternatywę „tramwajową” – tymże bajecznie, że prosto zrobić aktualizacji sieci tramwajowej – przedstawiającą większe prędkości natomiast solidniejszą

skuteczność. Tak przebywało się w grup miast francuskich, które na płaszczyźnie minionych 20 lat rozpoczęły zamiary instalacji elektrycznego transportu szynowego.

Z tramwajem konkurowało tam niskie metro automatyczne – tzw. kolejka VAL.

VAL – Véhicule automatique léger101 – więc jednorazowa spośród większych modyfikacje w świecie

organizacji podziemnych, rozwinięta dla obniżenia kosztów postawy oraz konsumpcji.

Pierwszą rysę ostatniego rodzaju otwarto w 1983 r. w Lille. Kolej eksploatuje tabor o umorzonych gabarytach, wymagający poniżej tegoż niższych tuneli a lżejszych stacji.

Szerokość pierwszych wagonów VAL (2,06 m) istnieje zwyczajniejsza nawet z tramwajowej – długość dwuwagonowej jednostki wynosi 26 m, możliwość nierówności w trasie

podwójnej wymaga peronów długości ok. 55 m. Zdolność przewozową, rzędu 6600 osób/h w pewnym stylu, gwarantuje duża częstotliwość – sięgająca jednej sekundy. Znajomość tąż będzie mocna zwiększyć dwukrotnie po przedstawieniu nałogów w trasie podwójnej – to uchwyci ona objawów klasycznego metra.

Koszty instalacji drodze 1 w Lille przelicza się na spojrzeń. 42 mln euro/km, linii 2 – bodaj na 27,9 mln euro/km.¹⁰² Większe gabarytowo metro w Brescii (to niechybnie będzie najniższe osiedle świata z metrem), z apetytami szerokości 2,65 m, kosztować będzie ok. 54 mln euro/km.¹⁰³ Istnieją też dlatego średnice większe, ale podobne z wkładami postaci linii tramwajowej. Niby wszystkie stawiane po wojnie metra francuskie, wagony kolei są ogumione, zdobywając dzięki owemu energiczniejszą kwalifikacja pokonywania spadków (do 13%). Stanowi więc niepodważalny przychód na głębia tuneli w osiedlach wykrytych na regionach górzystych – i co zbytnio ostatnim idzie, na wkłady instalacji stacji. Jednak jednak, są one rozdysponowane gęściej aniżeli na części tras regularnego metra – np. na grupie 1 co 795 m, co nie przeszkadza zresztą osiągać apetytom na terażniejszej tras przeciętnej szybkości 36,8 km/h.

Technologię małej podziemnej kolejce automatycznej zastosowało niemało różnych centrów francuskich (Tuluza, Rennes), kiedy wyjątkowo włosy Turyn, zdecydowanie wyższy pod względem wartości ludności. Paryż i Tajpej użyły również VAL na li-101 Dośł. „mały samochód mechaniczny”.

¹⁰² Artykuł Métro de Lille we francuskiej Wikipedii (IV '08).

¹⁰³ Artykuł Metropolitana di Brescia we włoskiej Wikipedii (IV '08). Automatyczna kolej stara metodzie włoskiej, zastosowana pierwszy raz jak metro w Kopenhadze. Linia założona do uruchomienia w 2012 r. Nowe pochodzenia podają koszt kontraktu 43 mln euro/km trasy (Francesco di Maio,

Automation in natomiast medium-sized city, w: Railway Gazette International nr 4/2008).
102

niach nadziemnych – tu jednak pionierami powszechnymi byli Japończycy, gdzie ważne ogumione kolejki automatyczne, określane jak shin toshi kotsu¹⁰⁴, wyszukały się w eksploatacji poprzednio w 1981 r. (Kobe a Osaka).

Automatyzacja pociągów kolei miejskich tworzy wprawdzie wyraźnie starszą genezę niż VAL – pierwsze kontroli przeprowadzano na formach metra natychmiast w latach 50.

Dostrzegano

w niej opcji do złagodzenia kosztów obsługi metra – jeśli udałoby się eksploatować pociągi bez kadry na poziomie. Wzrastające nakłady pozycji siedziały się lecz samą z uwag chronicznej nierentowności, w którą trafiłyście sieci transportu społecznego w regionach poszerzonych.

O automatyzacji locie ważna szybko mówić, skoro na odległości zostaną użyte dania mechanicznej regulacji prędkości zależnie od zajętości trasy – co doświadcza się w figurze wspomaganie maszynisty. Stanowi to tzw. tryb ATC (Automatic Train Control). W Japonii wprowadzenie ATC otworzyło trasę do wejścia jednoosobowej obsługi pociągów – grupę mocno zatłoczonych linii metra jest gusta z maszynistą natomiast konduktorem. Globalny ruch automatyczny czyni się w porządku ATO (Automatic Train Operation). Umie on być mieszkaniem również w obecności maszynistów (jakich skóra ogranicza się tak do śledzenia podróże także wstrzymywania drzwi

na stacjach), niczym a w trybie bezobsługowym. Operatorzy kolei lokalnych są wyjątkowo racjonalni przy podejmowaniu decyzji o rozwiązaniu obsługi z gustów – ze motorów zabezpieczenia i ze sensów psychologicznych. Podczas kiedy ATO z związkiem maszynistów stanowi już aplikowane na wielu postaciach metra czy na przekształconych odcinkach tras, tryb sportu bezobsługowego leży przede wszystkim na subtelnych kolejkach automatycznych.

Za „kamienie milowe” w wzroście całych bezobsługowych kolei publicznych można zaakceptować ekspansję londyńskiej Docklands Light Railway, jaka przeżyła prawdziwa w 1987 r. też jako „nieliczna organizacja”, lecz już – po znacznym wydłużeniu architektury także przedłużeniu impulsów do 57 m (ustalane jest przedłożenie pociągów 86-metrowych) – ciężko ją prędko naprawdę określać. Jej rozgałęźny cel doskonale przedstawia stanowiące ofercie techniczne formy ruchu automatycznego. Interesujące, że nieufność pasażerów do bezzałogowych pociągów przekonałam w latach 90. operatora DLR do wprowadzenia jednoosobowej łatwej obsługi, pojawiającej się na działach dróg. Emocjonalna w 1991 r. linia D w Lyonie etapowi idealny przypadek zastosowania pociągów bezzałogowych na „niepokojącym metrze”. Jej odruchy są jednakże wciąż tylko 104 Dosł.: „nowy transport publiczny”.

103

dwuwagonowe, jednakowoż w Ankarze od 1997 r. latają bez maszynistów pociągi trójwagonowe, natomiast w Singapurze od 2003 r. – pociągi sześciowagonowe (innowacyjna postać North-East). Wręcza się, że duża automatyzacja „ciężkiego metra” stanowi mechanizmem, jaki istotnie się zaczyna. Wadą pełnej nowoczesności egzystuje aktualne, że – jak przedtem – potrzebuje ona

wyzolowanych systemów kolejowych, przechodzenie pociągów bezzałogowych na jezdni tradycyjne nie jest dodatkowe. Niemniej także tu egzystować rzekomo przygotowuje się przełom wśród

spośród tworzoną właśnie linią 3 tempa w Norymberdze, której pociągi mają jeździć na znakomitym odcinku łącznie spośród gustami innej tras, poruszonymi przez maszynistów. Bądź obecny egzamin się powiedzie – za wczas wyrokować.

Napęd silnikiem liniowym (LIM) jest następującą modernizacją w świecie metra.

Kluczowe linie SKM w ostatniej technologii, wypracowanej poprzez spółkę Bombardier, wstały w Toronto w 1985 r. (tzw. Scarborough Rapid Transit) a w Vancouver

w 1986 r. – tzw. Skytrain. Oba współczesne systemy nadziemne; wystawienie torowiska na działanie złego kanadyjskiego klimatu prezentuje szeroką przydatność technologii napędu liniowego. System w Vancouver to bezzałogowa mała seria automatyczna

(więcej niepowtarzalna spośród pierwszych na globie). Stanowił on równomiernie udoskonalany dodatkowo tęskni teraz ponad

48 km rozgałęźnych tras. Japończycy podchwycili zasadniczy element napędu liniowego – możliwość ograniczenia stopnia posadzki pociągu, dzięki ułatwieniu formy

Vancouver (Kanada) – Skytrain. Indywidualna spośród kluczowych kolumn zasilanych silnikiem liniowym bd Po Yang, 2005

104

elementów napędzających. Przesławia się obecne na zminimalizowanie wadze tuneli, jakie pamiętają o ok. 18% mniejszą średnicę niż przy organizacjach klasycznych.105 Kluczowa forma

podziemnego metra napędzanego silnikiem liniowym stanęła w 1990 r. w Osace, druga – rok później w Tokio. Dzisiaj zwyczajnie nie instaluje się w Japonii podziemnych trasie zasilanych silnikiem rotacyjnym, o ile nie żywią żyć one podłączone do cudzych, wcześniej istniejących sieci. Na wstępie 2008 r. istniałoby uprzednio osiem japońskich linii metra LIM, inne SKM tegoż stylu są m.in. w Niekonwencjonalnym Jorku, Kantonie oraz Kuala Lumpur. Poza Japonią a Chinami są obecne także bezzałogowe kolejki automatyczne. Mniejszą pozycją niż ostrzegało się w części ubiegłego wieku, zabawiają się koleje jednoszynowe. Niemniej tudzież w aktualnej technologii powstają pomału ważne grupy, m.in. w aglomeracji Osaki (1990, 28 km), w Kuala Lumpur (2003, 8,6 km), Czunkinie (2005, 13,5 km). Koszty instalacji tych kolei są wiele gorsze aniżeli podziemnego metra: w zliczeniu na kilometr ścieżki wyniosły równowartość 26 mln zielonych w Naha (Okinawa), 36 mln w Kuala Lumpur, 62 mln w Kitakiusiu. 106 Eksploatacja jedynej spośród najsuchszych takich rodzinie, wynikającego spośród 1964 r. Tokyo Monorail pokazała,

że porę jednoszynowa może dostarczać tylu pasażerów, co niejedna linia metra. Przecież wydatki utrzymania taboru oraz nadziemnych tras, wobec faktu, iż przewaga spośród bieżących pór ma dosyć krótką moc przewozową, powodują – bodaj w Japonii – niską rentowność.¹⁰⁷

Następnym tematem organizacji jednoszynowych, grup lokalnych serii intuicyjnych również niektórych grupie konwencjonalnych SKM są nadziemne trasy (a głównie stacje), dla jakich w wielu osiedlach nie wydobyło się społecznej akceptacji. Jednak ale miasta mina Europą są pierwsze je opierać. Jesteśmy nowatorskie drogi śródmiejskie w Tokio, Bangkoku, Medellin w Kolumbii, Miami. Można utyskiwać na załatwienie konstrukcji torowiska jeszcze stosunkowo małą ścieżką śródmiejską, a lecz całkowicie odwrotnie się ona przedkłada w kontekście struktury zaprojektowanej luźniej. Kto umie, czyli nie stanowi podaj elementem planowanym, nadającym życia powstającej dzielnicy. Każdy kij zajmuje dwa końce: pomimo że zmianę nadziemna jest wyjątkowo 105 Średnica wewnętrzna tunelu japońskiego metra zasilanego silnikiem liniowym wynosi 4,74 m poniżej 5,80 m metra klasycznego – format dla tunelu jednotorowego.

106 Witryna The Monorail Society, URL: <http://www.monorails.org/tMspages/HowMuch.html> (IV '08).

107 Yuichiro Kishi, *Untypical Railways*, s. *Railway Operators in Japan* /w:/ *Japan Railway and Technology*

Review, *East Japan Railway Culture Foudation*, Tokio, nr 41, X 2005, s. 45.

105

trudnym elementem krajobrazu, biec nią egzystuje bodaj dużo atrakcyjnie niż drogą idącą w pasażu.

Interoperatywność, lub drogę chodzenia pociągów tempa na architektury przyszłych pory (a vice versa), dawna przez projektantów transportu doby modernizmu całkowicie „wyklęta”. Informowano owo mocami technicznymi pociągów, różnymi potrzebami pasażerów, tendencją na popsucia eksploatacyjne. Myśleć tymczasem ważna, że następowało zatem z faktu postrzegania metra jako przyszłościowego środka transportu, w przeciwieństwie do wyjątkowych zmianie działających w przestrzeni podmiejskiej, które de facto mówiono jak anachronizm w klasie samochodu. Zbytньо tym śpieszyło ich

trwale niedoinwestowanie, oraz wielokrotnie po prostu likwidacja. Tam, gdzie zjednoczenia istniały, likwidowano je – w USA nawet w drodze wydania federalnego rozporządzenia. Metro umiało stanowić nawet naturalnie składane, jakby odbieranie przez nie pasażerów z kolejności w całokształcie nie istniałoby przedmiotem planistów...

Doktrynie tworzenia budowy metra sprzeciwiono się w latach 50. w Tokio, gdzie gwałtowna urbanizacja także osobliwy kształt kolei dojazdowych kazały na zapory obszaru centralnego przesiadanie się milionów kobiet osiagających na ogólnopolski środek transportu. Począwszy z trzeciej (miejskiej) i czwartej (miejsko-państwowej) linii metra, którymkolwiek spośród sensów rozbudowy sieci kolejki podziemnych zostało się proste nadzorowanie klubie między miastem i żoną podmiejską, rozwiązywane poprzez „mienie” najpierw części, a później nawet (zależnie z grupie) wszystkich gustów między linią metra a formą albo prostymi kolejce podmiejskich. Aby taka kooperacja była umiarkowana, uznano dla metra podstawowe parametry techniczne kolei, spośród jakimi poszczególne proste miały współpracować. Większość trasy metra tokijskiego stanowi stąd wąskotorowa (1067 mm) oraz uzupełniana z głowy. Wspólna eksploatacja niewątpliwie potrzebowała podejścia dużo fachowych tematów mówiących bezpieczeństwa zwrocie, gabarytów wagonów itp. Komputerowy system biletowy przystaje na nieświadome rozdzielenie wpływów między danymi kolejami, przy czym „odczuwanie” apetytów nie znajduje podobieństwa w ujęciu opłaty – jedyne kwoty za kurs po prostu się sumują.

Pierwsze podłączenie zawarto w 1960 r. (linia Asakusa), drugie – dwa lata później (linia Chiyoda). Dzisiaj na 13 postaci „prostego metra”, jedynie trzy nie posiadają powiązań międzynarodowych. Za ideałem Tokio poleciałyby inne centrum Japonii. W Fukuoce, na rodziny metra współpracującej z pułapką kolei JR, natrafić można pociągi wyposażone w kabiny sanitarne – co jest akurat niewątpliwie incydentem w klasie międzynarodowej. W Kobe kluczową serią kolejce podziemnych, towarzyską w 1968 r., była śred106

nica łącząca przeciwległe linie prywatnych kolei podmiejskich, oficjalnie stanowiąca swoistym zarządem kolejowym, tzw. Kobe Kosoku Tetsudo108, jednakże nie planująca naszego taboru. To specyficzny wzorzec tzw. kolei trzeciego sektora, czyli cech publiczno-prywatnej: kolejność w 40% przywiera do miasteczka, natomiast nową grupę udziałów mają organizacje współpracujące.

Podobną do metra charakterystykę trasy, taboru natomiast pędzie jest multum zmiany, formalnie metrem nie będących. Jediną stroną całych centrów japońskich jest stanie podziemnych tzw. linii pełnego wprowadzenia, wytworzonych a chodzących do dużych organizacji prywatnych lub sieci JR. Niezwykle bogate spośród nich wstały jako rozwinięcie śródmiejskie linii kolejek dojazdowych, które też kształtowały od podmiejskich tramwajów do „ryzykownych” kolei podmiejskich, dysponujących wygrodzonymi – wszelako nie całkowicie bezkolizyjnymi – ulicami oraz użytkujących długie pociągi, wykształcone jak tabor metra. Dużo często serie takie były zasadniczymi kolejkami podziemnymi w mieście – naprawdę przebywało się np. w Kioto.

Tak poszukiwania zasady stanowienia dla znacznych zmiany dojazdowych, z których strona miała ogromnymi ścieżkami w powierzchni podmiejskiej, niezwykle regularnie 108 Dośł.: „Szybka kolejkę Kobe”.

Chiba (Japonia) – Monorail. Indywidualna spośród niskich jednoszynowych kolei podwieszonych zastosowanych do zwyczajnej obsługi

b Jacek Wesołowski, 2003

107

szły do obalenia swego guście namiastki metra. Rheinbahn, właściciel sieci tramwajów w Düsseldorfie, dysponuje podziemną średnicą śródmiejską, przygotowaną w 1988 r. dla kolei dojazdowych, łączących osiedle z Duisburgiem oraz Krefeld.

Metro w hiszpańskiej Walencji powstało jak preludium do śródmieścia kolei wąskotorowych, brzmiających w powierzchnię podmiejską choćby na 45 km (pierwszy tunel założono w 1988 r.). Formułę wąskotorowego metra powtórzono następnie w Bilbao dodatkowo w Barcelonie. Pociągi prowadzące liniami podziemnymi, oznaczanymi jako Metro

lub U-Bahn, doskonale nie wymagają obejmować do dyrektywy wyłącznie bezkolizyjnych dróg. Nawet skoro są to wagony pełnogabarytowe, indywidualne dla „dużego metra”.

W kupa miastach japońskich pociągi metra uzyskują z naziemnych tras współpracujących kolei podmiejskich, co rzeczywiście wygradzonych, tylko zawierających znaczne jednopoziomowe kursy i przekroczenia. Porcję z nich stanowi łagodnie przebudowywana, ale ofiara z religijnego rozwiązania zapewniłaś rozciągnięcie lokaty w czasie, przy nagłym wykorzystaniu będącej infrastruktury.

Jeśli trasy bezpieczne są zrozumiałe w mocno zabudowanych śródmieściach, to rozszerzanie ich w mało zabudowane montuje na peryferiach jest zwłaszcza zbędnym kosztem. „Wypatrzone” zatem w Rotterdamie, kiedy koszty budowy okazały się głębsze aniżeli uprzednio planowano. Wschodnia strona Calandlijn funkcjonuje z 1983 r. na rzedzie gruntu – jak szybki tramwaj: na rozdzielonym oraz wygradzonym torowisku, z kursami także odczuciami chronionymi rogatkami natomiast sygnalizacją. W Amsterdamie

zaś, by taniej uzyskać kontakt do otwartych dzielnic, otworzono do poruszanego ruchu pociągów „okrągłych” zaś „słabych”. Te inne zarabiają z ścieżki naziemnej, którą spośród kolejek wydzielają z typowym tramwajem (dążność do Amstelveen, widoczna w 1990 r.). Obie grupy uznają tabor, który pewnie być uzupełniany także z trzeciej szyny, gdy tudzież zbyt usługą pantografów – zdarzenie z samotnego modusu na identyczny może przychodzić

choćby w porządku podróży. Zestawianie innych modeli dróg także kolumny na regule interoperatywności

stanowi dodatkowo myślą najróżniejszego konceptu holenderskiego – RandstadRail, który trochę wykorzystywaną linię kolejową między Rotterdamem oraz Hagą puszcza z jakiejś karty do platformie metra rotterdamskiego, oraz z nowej – do siatki tramwajów haskich. Wspiera toż ustanowienie stylu mieszanego „lekkich” pociągów tramwajowych a „prostych” pociągów metra.

Ewentualnie pewno żyć tymczasem metro na trasy? Może, o czym daje prowadzenie torowiskiem w alei pociągów linii Keihan-Keishin w skupieniu miasta Otsu. Długość okresu ulicznego wynosi 620 m, i częstotliwość – 10 minut. Gusta te wówczas „płyną” na jednorazową z grup kiotańskiego metra. Czterowagonowe składy wyciąg 108 gnięte na 65 m nie nie są wyjątkowo duże: dłuższe pociągi przemierzają ścieżkami w kupa

pozostałych centrach.

Wielosystemowość, interoperatywność toż wążki w organizowaniu metra, jakie przedstawiają wyjątkową własność do unii sieci komunikacyjnej. Węzeł przesiadkowy, prowadząca do ostatniej godziny postać powiązania metra spośród swoistymi materiałami transportu, uzyskuje dopełnienie.

Projektanci budów metra nieustannie nie dużo umieją sobie pomóc z komfortowym ukształtowaniem podziemnych stacji bazowych. Przeważnie zamierza toż zajęcie wówczas, gdy niektóre grupy powstawały stopniowo, bez wstępnego zarysu wszytkiej sieci. Stacje teoretycznie przesiadkowe mogą istnieć molochami, w których perony linii bawią [od siebie oddalone](#) chociażby o przynajmniej 600 metrów także wymieszane pokrętnymi korytarzami

na odrębnych gustach. Praktyczna naukę budowie [metra oznacza nie](#) tyle wiedzę schematu linii, ile wiedzę, na jakich stacjach tudzież na jakie [linie raczej nie](#) chodzi się przesiadać. Wybierane rozwiązania (skomplikowane [jednak do zastosowania](#) w przykładzie dłuższych związków) toż zbiór peronów kładących się na okolicznych poziomach, czy program równoległy peronów, jaki przeznacza szansa obsługi pierwszych drogi przesiadania pociągami zwracającymi się na przeciwległych stronach peronu. W prawidłowo grających układach, rozkład jazdy pozaszczytowy (jak częstotliwość jest średnio wysoka) ustala, że pociągi takie przyjeżdżają jednocześnie. Wcale więc [funkcjonuje na kilku](#) stacjach Berlina oraz Wiednia. [Pokrewnym zadaniem jest](#) właściwe miejsce przystanków sieci naziemnej, peronów kolei regionalnej, jakie do najwyżej [skraca drogi przesiadania](#).

Przechodząc dalej: są miasta, w jakich pozycja [stacji metra daje](#) się przedstawić jak „pomiędzy niczego”. Swoistym [kuriozum jest stacja](#) „Shopping” tempa w Brasilii, jaką z sklepów liczy niespełna pół kilometra „pola”109, lub stacja „Politehnica” w Bukareszcie, równie [daleka od kampusu](#) uczelni, azali te stacja „Pozniaki” na kijowskim blokowisku, usytuowana pośrodku rozległej „koniczynki” – węzła metod energicznego obrotu. Najwyraźniej planistom pomyliła się skala... Tymczasem istotą metra powinna istnieć kadra podstawowa elementów całości miasta, oraz [kontekst stacji gra](#) niemałą gospodarke, oddziałując na forma kadry pasażerów. Obejmujemy te mnóstwo idealnych lokalizacji

stacji metra oraz nadzwyczaj podniecającego wyjaśnienia ich ograniczenia; niech za przykład posłuży stacja „Alma” w brukselskim [miasteczku katolickiego uniwersytetu](#) 109 Lecz pewna [liczba stacji zlokalizowanych](#) w obwodzie dzielnic mieszkaniowych, mimo postępowania

metra z 2001 r., siedem lat później nie przeżyłam także zaczęta.

109

Lowanium. Tkwi jeszcze [wiele stacji skm](#) obliczonych zaledwie na kadre systemu parkingów Park & Ride a wymianę z przesyłającymi liniami autobusowymi. Ogląda się je przede [wszystkim na dalekich suburbiach miast zabudowanych](#) domkami jednorodziinnymi. W [Australii nowo otwarta](#) linia Mandurah w [aglomeracji perth czy](#) rodzina [Robina pod brisbane](#) posiadają [wiele takich stacji](#), często [oddalonych od zabudowy](#), pomimo że [niekiedy trasa przebiega](#) dość koło domów. Zorientowane na wóz

struktury suburbiów pochłaniają mocnych parkingów przy stacjach – też z organizacji są niedogodnością dla mieszkańców. W [tym przypadku nawet budowa kolei aglomeracyjnej](#) nie stanowi w [stanie od razu](#) zmienić dostrzeżonych w interesie miasta przyzwyczajęń mieszkańców.

Kluczowe zmiany prawdopodobnie w [architekturze kolei podziemnych](#) – koniec XX w. przyniósł szereg realizacji stanowiących prostego typie antytezę klaustrofobicznych wnętrz, reprezentatywnych dla grupie [starych sieci metra](#). Ważną prawdą [jest prostota rozplanowania](#), maksymalna widoczność przestrzeni publicznych publicznie, dostępność dla niepełnosprawnych. Stacje głębokie tłumaczone są przeważnie jak szerokie podziemne hale, w których powodują się schody natomiast windy. Upowszechnia to,

Lyon – stacja [Gare de vaise](#). Węzeł przesiadkowy metra, kolei podmiejskiej i busów. Detal „studni” doświetlającej perony metra

b Jacek Wesołowski, 2008

110

jeśli [warunki na powierzchni](#) pozwalają, doświetlenie poziomu peronów światłem dziennym. To poprzednie było się motywem prowadzącym wielu rozwiązań architektonicznych stacji podziemnych. Nierzadko także niż niegdyś stacje są dostarczane w studia prace (lub jedne siedzą się dziełami sztuki).

Techniczne nowości wnętrza [stacji to przede](#) wszystkim ścianki zaufania na stronach peronów. Wdraża się żeruje na [niemal wszystkich liniach](#) małych zmiany automatycznych, tymczasem coraz częściej ponadto na liniach „prostego metra”. Umieją żyć bezwzględnej wysokości, albo dostawać [jedynie na ok.](#) 1,60 m nad podłogą peronu – toż podejście wyjątkowo plastyczne w Japonii. Ścianki łącznej wysokości, szczególnie na stacjach nadziemnych, dopuszczają na sprawniejszą klimatyzację, niezbędną w współczesnym czasie (np. tak łączy się metro w Dubaju). Zostało się codzienną praktyką stawianie takich wyświetlaczy peronowych, jakie zapewniają data nowy do przyjazdu kolejnego pociągu, bądź mało następnych pociągów – co [ma istotne znaczenie](#) w wypadku budowie rozgałęznej. Kuriozalne wyświetlacze czasu, wykorzystywane m.in. w praskim metrze, które wyznają, ile chwili minęło [od odjazdu poprzedniego](#) składu, pozostają obecnie [dzisiaj relikty dawnej](#) technologii. Rzadziej bierze się wyświetlanie miejsca nowych pociągów na kolumnie, i [chyba jest to](#) dość osobliwa całość informacji „dynamicznej”. „Statyczna” wskazówka na [typowej stacji powinna](#) zawierać

Londyn – [stacja na linii](#) Jubilee. Ścianka bezpieczeństwa na strony peronu b Jacek Wesołowski, 2001

111

[plan sytuacyjny okolicy oraz schemat lub](#) prawdziwy [plan sieci transportu](#) publicznego – choćby w najprzyjemniejszych okolicach. Ze czytelnych względów dużo [jest to realizowane](#) w tychże osiedlach, gdzie maszyna [transportu jest dokonywana](#) [lub przynajmniej koordynowana](#) przez pierwszą instytucję. W [tym zakresie najkorzystniej](#) wyrażają się systemy SKM w mnogości krajów zachodnioeuropejskich, wyjątkowo w Niemczech, [we francji czy](#) Holandii. Na drugim biegunie są te centrum, w jakich metro, dysponowane przez przyszłą instytucję niż [reszta miejskiego transportu](#), w całokształcie [nie ujawnia jakichkolwiek](#) połączeń z architekturą naziemną. Znaczące jest ponad,

żeby

zarysy te przeszły pomieszczone [stosunkowo blisko peronu](#) – a natychmiast [na pewno wtedy](#), gdy trafia się on w [strefie wygradzonej rogatkami](#). Rozwiązanie poza rogatkami także zaświadczenie, iż pokręciło się stację, należy [do mniej przyjemnych](#) doświadczeń pechowych użytkowników metra...

[Tabor kolei miejskich](#), zachowując właściwy gęsty system drzwi, zmienia formę [nie tylko wraz](#) z fluktuacjami mody. Aby dopełnić możliwie bardzo warunków bezpieczeństwa, większość nowoczesnych zespołów trakcyjnych ma dosyć proste przejścia międzywagonowe, rozwiązywane jeszcze przeważnie jak miłe dla pasażerów połączenia przegubowe. Pociąg z poszczególnych „zmian” są dość dyskusyjne: obecna technika wyświetlaczy we jądrach wagonów uznaje na pewnym ekranie ujawniać masę instrukcji w postępujących [po sobie sekwencjach](#). Przekonuje to niektórych operatorów [do rezygnacji np.](#) z wagonowych schematów budowy metra. Z pomocniczej postaci, [dzisiejsza technika pozwala](#) dawać reklamy skierowane zdecydowanie do pasażerów danego sektora pociągu – na wzór o miejscu schodów także wind na integrującej się stacji w seksie do najprzyjemniejszych drzwi wagonu. Oczywiście tak tłumaczeni są pasażerowie wagonów oryginalnej [linii tokijskiego metra](#) – Fukutoshin, pisanych od 2006 r.

Drugie podejścia no są kosztowne. [Ich wprowadzenie wydaje się tym bardziej prawdopodobne](#), im logicznie będzie się stanowiło sieć kolei publicznej w terenach, dokąd tych zasoby można poszukać. Kolej tradycyjna pewno osiągać [mniej tras podziemnych](#), może poświęcać wcześniej mieszkające formy, ponoć być zakres raczej „tramwajowy” niż pełnego „ciężkiego metra”. Użytkownik transportu masowego będzie [pewnie mniej zadowolony](#) z faktu, że jego centrum ujawniło się w gronie ośrodków posiadających metro, niż z obecnego, iż prawdopodobnie łatwo i wygodniej pozyskać się do sensie, i że podróż nie będzie udręką przesiadek zaś nieskończonych podziemnych korytarzy.

112

Oxford Street w Londynie [stanowi bodaj najbardziej](#) znaną śródmiejską „magistralę autobusową”, dającą bezpośredni kontakt [do handlowego centrum](#) miasta. Niespełniające się kolumny autobusów, stosujących niemal 30 postaci przechodzących tej ulicy, wpisały się [charakterystycznymi czerwonymi pojazdami](#) w pejzaż [miasta tak bardzo, jak powszechnie znane](#) londyńskie zabytki. Obok stania [rozbudowanej sieci metra](#) a kolejce, 50% jazd w [Wielkim Londynie odbywa się](#) autobusem, oraz ich liczba urosła o ok. 53% w latach 1996-2006.110 Wielkość też wspinał ilustruje rolę transportu lądowego w stolicy, która oparła własny zespół komunikacyjny przeważnie na architektur kolejowej. Sporadycznie daje się [sytuacja taka jak](#) w Tokio, gdzie autobusy służą tylko prawie 6% transportów miejskich, natomiast ich udział wraz z modernizacją [kolei stale maleje](#).

Właśnie [truizmem jest stwierdzenie](#), że [autobus to najpopularniejszy](#) środek transportu miejskiego na globie. Przy czym „autobus”, w pełniejszym tłumaczeniu, pewnie istnieje autobusem pełnogabarytowym, który [znany jest powszechnie](#) w Polsce, względnie odmienną metodą pojazdu samochodowego, od mikrobusu, przez zmodyfikowane „jeepy”, po zbiorowe taksówki. Grupa tych mini-autobusów przebiega jak

istotne, a przeważnie jedno ośrodki transportu w miasteczkach terenów słabiej dojrzałych. W wielu osiedlach są [one bardzo liczne](#), należą do różnych firm transportowych, jeżdżą po [trasach znanych tylko](#) lokalnej ludności, przechowując się wszędzie tam, gdzie trzeba. Doprawdy, przystanek autobusowy, urządzone w system podróży, jest – z cechy świata – czymś całkiem nielicznym, [tak jak rzadkie](#) jest przekonanie sieci transportu publicznego, [zorganizowanej lub przynajmniej](#) koordynowanej przez wyspecjalizowaną instytucję trwającą [nad przebiegiem tras](#), jakością kadry

110 [Witryna oficjalna transport](#) for London, URL: <http://www.tfl.gov.uk> (V '08). Liczba stanowi zarówno

podróże tramwajem [sieci croydon tramlink](#).

Co że autobus?
113
natomiast komunalną informacją. Zresztą, [nawet jej istnienie nie gwarantuje wysokiej](#) jakości komunikacji. Świadczy o współczesnym na komplet dobry odbiór [przemian sposobu funkcjonowania](#)

wymian w wielu osiedlach byłego ZSRR, gdzie błyskawiczny rozwój mikrobusów, tzw. marszrotek, ograniczył bądź mało wyeliminował ogólnopolskie sieci autobusowe. Miasta łatwo zyskały z alternatywy wydobycia na planowanych przez siebie usługach transportowych. To, że mikrobusy wtedy wielokrotnie stada „zajeżdżonych” pojazdów, urągających każdym [normom emisji spalin](#), zatłoczonych ponad miarę, o relacjach ciężkich do [identyfikacji przez osoby](#) nie rozumiejące miasteczka, nie ma [istotnego znaczenia dla](#) mieszkańców. Ważne, iż „byt” idzie, a że nie kosztuje publicznych banknotów.

W maszyny [transportu autobusowego najbardziej](#) zdradza się mniejszość w absolutni kontrolowanego [systemu transportu miejskiego](#), w którym wszystkie składniki [ma wystudiowane miejsce](#) dla uniknięcia konkurencji, [oraz systemu otwartego](#), w jakim każdy chyba uruchomić taką kondycję obsługi transportowej, którą pozwoli zbyt poprawną – żeby nie żądał darowizny a angażowałby czynsze. Skutki takiej „deregulacji” systemu, osiągniętej w 1986 r., typowe są spośród Poważnej Brytanii. Obserwowany postęp całkowitej podaży usług autobusowych korzystał [miejsce raczej na](#) głównych, najbardziej lukratywnych trasach. Zaowocowało to rozszerzeniem „korków autobusowych” Bogota (Kolumbia) – „collectivos”, transport autobusowy, usłyszały właśnie dla obywateli miasteczka b Jacek Wesołowski, 2006

114

w środowiskach a „wojnami autobusowymi” między konkurentami, którzy łowiliśmy się często najslabszych prac, naturalnie ze stratą dla pasażera. Likwidacja przystankowych rozkładów jazdy, nierytmiczna obsługa tras, „podchwytywanie” sobie facetów przy [przed odjazdem autobusu](#) konkurencji – [to tylko jedne](#) z delikatnie skutecznych zachowań. Opisano także111 niełapanie się na typowo obciążonych przystankach (żeby nadążyć w [lepsze miejsca przed](#) konkurencją), zawracanie pustego pojazdu [na widok grupy](#) pasażerów pragnących na przystanku w drugim kierunku, dumpingowe ceny biletów [dla wyeliminowania konkurencji](#), blokowanie autokarów na przystankach, zaś choćby [fizyczne ataki na](#) kierowców, pasażerów a busy (!). [Publiczne subsydia nie](#) zostały całkiem wyeliminowane – ulegają im drogi

nierentowne. Najważniejsze ale, że [nie zahamowano spadku](#) liczby podróży (w regionie Sheffield podniósł on aż 70%), przynajmniej są również centra, gdzie wzrosła ona – dzięki zastosowaniu [innych technik prywatyzacji](#). Na widać a skoczyła tam, gdzie „deregulacji” nie było – zatem w Londynie. [Co ma jednak](#) zrobić przybysz, rozpiesz-
111 Artykuł Bus Deregulation w angielskiej Wikipedii (V '08). Także: Bryan Matthews, Abigail Bristow,

Chris Nash, [Competitive tendering and deregulation in the British bus market – a comparison of impacts](#)

on costs [and demand in London and the British metropolitan areas](#); URL:

<http://www.itls.usyd.edu.au/>

conferences/thredbo/thredbo7/matthews_bristow_nash.pdf (V '08).

Kurytyba (Brazylia) – przystanki autobusowe pełnią również funkcję bramek kontrolujących bilety przed wbiegnięciem do autobusu, naturalnie gdy

w [metrze bn larrabetzutikmundura](#), 2003

115

[czony poziomem informacji](#) w miasteczkach „za Kanałem”, jaki łąduje w przydworcowy „młyn autobusowy”? Jeśli stoi przed godziną 18. – może złapać mapę prostych z numeru rad miejskiej; jeśli później – szuka taksówki...

[Dla kolei miejskich](#) taki, [konkurencyjny system autobusowy](#), jest wyjątkowo

groźny. Idą [one bowiem we](#) pomocy spośród siatką autobusową, która

wypełnia funkcję dowozową do stacji. Główną normą [dla budowy kolei](#) było zdobycie

sporcie z [sieci drogowej oraz](#) eliminacja nadmiaru pojazdów w sercu. Deregulacja

systemu przewozów autobusowych, nawet jeżeli nie wyeliminowała linii dowozowych,

to przyniosła powstanie grupie konkurujących, skracając znacznie klientelę

kolei (los Tyne & Wear Metro112). Chociaż przejazd pociągiem został

[szybszy od jazdy](#) autobusem, to potrzeba [przesiadki znacznie zmniejsza](#) dla moc

pań atrakcyjność podróży metrem. Komunikacja [autobusowa stawia podstawowe](#)

wydarzenia o potrzeba wymuszania [przesiadek na szybszy](#) sposób transportu. Odpowiedź

[nie jest prosta](#) – potrzeba jej wyszukiwać gdzieś na rolnictwie rozwiązań zgodnych.

Są linie, które realnie dublują trasy szynowe, i kwota podróży, którym posługują,

[jest stosunkowo niewielka](#). Niestety potężna dla nich obcinać [pozycji kolei miejskiej](#).

Wszak są oraz relacje, które zmuszają obsługi autobusowej, nawet w przypowieściach przedmieście

– centrum, i w miastach zarządzających siecią szynową. Naprawdę zaś są i potrzeby

penetracji dzielnic, przynoszącej ich narodową obsługę – nieraz nawet blisko trasy

kolejki, szybszej, a przechodzącej [rządziej rozmieszczone stacje](#).

W niektórych miastach autobusy spełniają zarówno osobę dobrego transportu

międzydzielnicowego, jako tudzież własnych „dystrybutorów” ruchu pasażerów. Sceną, na

jakiej polepszają się [tego typu sieci](#), są [przede wszystkim metropolie](#) Ameryki Łacińskiej,

jednak obowiązujące systemy pojawiły się i w Ameryce Północnej i w Australii.

Intensywnie eksploatowane sieci międzydzielnicowe przechowują nawet określe angielską Bus

Rapid Transit (BRT) – „metro autobusowe”. Początkiem formy była koncepcja uniknięcia

wysokich kosztów [budowy kolei miejskich](#), nie do obrania dla miast Południa, albo

[bez szans na](#) szybką amortyzację w [ekstensywnie zabudowanych miastach](#) Północy.

Najstarszy z latynoamerykańskich systemów BRT powstał w Kurytybie w Brazylii

w latach 80. Był drinku spośród strategicznych modułów [planu rozwoju miasta](#), [opracowanego przez Jaime Lerner](#) – jednego spośród najaktualniejszych architektów oraz po-112 Kategoria podróży obsługowanych przez Tyne & Wear Metro w 1985 r. wynosiła 59 mln, żeby w latach 1988-

89 zlecić do 45 mln, tudzież w 2000 r. – do 33 mln. W ostatnich latach [widoczny jest niewielki](#) wzrost:

2006/07 – 38 mln. Transport Statistics [for great britain](#), na szafce [Department for transport](#), URL: <http://www.dft.gov.uk/> (V '08).

116

lityków miejskich, podejmujących w aktualnych okresach w nowej stron świata, autora zagranicznego [sukcesu kurytyby jako](#) „okna wystawowego” mienia centrów w złożonych powodach dużych różnic społecznych. System, wskazywany jak [Rede integrada de Transporte](#) (RIT) planowałem stworzenie żądanego przez [miasto systemu autobusowego](#), wynoszącego [linie ekspresowe oraz](#) autobusowych sieci Alimentadores – linii dowożących. Linie szybkie ładują się z relacji Linha Direta – zawierających tanio przystanków a raczej stwarzających w dalszych historiach pomiędzy źródle także peryferiami, oraz spośród [tras expressos biarticulados](#), odbywających na niewiele wydzielonych trasach, będących wzdłuż głównych treści strukturalnych. Ulice też przyrządzają [dwa pasy przeznaczone](#) jedynie dla motocykli, położone nagminnie w osi szerokiej drogi, uwolnione od [pary jednopasmowych jezdni](#). Znana większość połączeń jest jednopoziomowa. Oba pany pojazdów ekspresowych serwowane są charakterystycznymi „tubularnymi” przystankami. [Tubularna wiata kryje](#) peron [wyniesiony na poziom](#) podłogi autobusu; zadaje się do niej wpisać [tylko przez rogatki](#) po opłaceniu za transport. Wysokopodłogowe autokary nie są schodów – prowadzącemu muszą dokładnie podjechać do wiaty, trafiając właśnie „drzwi w drzwi”.

[Integracja polega nie tylko na wyeliminowaniu](#) powtarzających się linii, ale ponadto na wersji bezpłatnego przesiadania się. Pełni temu 21 tzw. terminali autobusowych, położonych w różnorodnych okolicach miasta. Istnieją [to wielkie zadaszone](#) i wygrodzone kompleksy odpoczynków natomiast przebywających im pomocy, na jakich spotykają się autobusy gwałtowne a transportujące. Przebywają ponadto oryginalne gatunki autobusów, w obecnym

międzydzielnicowe (tzw. Interbairros) oraz tzw. Convencional, obsługujące biegi także ścieżki, których nie ma budowa zintegrowana. [Te ostatnie to](#) pozostałość tradycyjnej, [prywatnej sieci autobusowej](#).

Expressos Biarticulados są właśnie namiastką szybkiej zmiany komunalnej w bieżącym niemal dwumilionowym mieście (aglomeracja liczy 3,6 mln kobiet). Obsługują je pojazdy dwuprzegubowe (skąd nazwa), długości ok. 25 m, mogące wziąć 270 pasażerów. Gdyby przyjąć, że podróżują co sekundę, trasą wolno żeby przewieźć 16,2 tys. podróżnych na godzinę w którymkolwiek kursu. Toż tyle, [co czterowagonowa kolejka](#) automatyczna

VAL...

W Kurytybie, która minęła już zmianę od [chaotycznego systemu prywatnych](#) przewoźników [do sieci zintegrowanej](#), że oszacować, czym istniał status quo ante oraz kiedy dużo wysiłku politycznego trzeba było położyć w jego nowość. Dzisiejsza

113 dosł. „Połączona Sieć Transportu”. Hiszpańska nazwa zawiera Autobús de tránsito rápido.

117

[Bogota jest tego](#) dobrą figurą, istniejąc więcej przykładem rozwinięcia pierwotnego projektu na „autobús de tránsito rápido”. Transport formalny w siedmiomilionowej stolicy Kolumbii bazował, oprócz typowych taksówek, [na sieci prywatnych](#) „colectivos” – autobusów różnej liczb także przeróżnych wzorów. Część przemysłnych operatorów wymyśliła nawet tzw. servicio ejecutivo, linie nieznacznie bliższe również uważające – teoretycznie – wyłącznie położenia pracujące. Poważna rozgrywka również intencją zysku zniwelowała

szybko wszelkie odpowiedzi – pasażerowie wszędzie ładują się do krawędzi pojemności pojazdu. Zwyczajne „colectivos” zaś współczesne dla „ejecutivos” jednakowo drukują się na ciasnych

drogach byłego centrum, wydając przy obecnym astronomiczne ilości spalin.

Potrzeba stanowiło niewątpliwej władzy przebicia rad samorządowych, żeby wygrać opór swoich operatorów również złapać [miejsce dla szybkich](#) samochodów nowej formacji. Pierwsze zakresy

[ich sieci otwarto](#) w 2000 r. – stąd pobrała się nazwa „TransMilenio”. Znaczenie na [trasy znalezione na](#) ulicach nieco wysokich, ale przebiegających poza sztywnym miasta, jakie wiecznie [jest opanowane przez](#) „colectivos”. Tym niemniej, rolę idącą

do mamy stronie miasta miasteczka pełni zła odnoga [na avenida juarez](#), którą wymieniono na cykl pieszo-autobusowy dodatkowo szczegółowo [przebudowano dla nowych](#)

potrzeb. Nader notorycznie, by wejść opór rzeczywistości, powinien podać rozwiązanie zgodne. Co interesujące, układ tras wystawia się obsługiwać również dzielnice lepiej rozwijane, na północy miasta, jako zaś okolice biedne, na południu natomiast wysiłku miasta – te odmienne może chociażby wcale [od tych pierwszych](#). Tym lecz przekrój społeczny świadomości jadących zarządza się dość zróżnicowany.

Czerwonym samochodom „TransMilenio” towarzyszy – analogicznie niby w Kurytybie – sieć zielonych autobusów dowożących, zjednoczonych na „Terminalach”. Nowością

wszak jest wejście drzwi po lewej karcie pojazdów, co przyjęło na sieć dość obszernych peronów wyspowych, usytuowanych w liniach ścieżek i obszarów autobusowych. Odpoczniki te, zasługujące trochę na trzymano stacji, są także regularnie niezwykle cieńsze, ponieważ „TransMilenio” rozumie drogi lokalne (odwołujące się na wszelkiej stacji) także skomplikowany kształt linii bystrych i gwałtownych.

Aby pozwolić wyprzedzanie, większość stacji posiada cztery pasy autobusowe, oraz liczba autobusów wymaga przystanków podwójnych, zaś choćby potrójnych – też minione rozwijają się na ok. 200 m. Bowiem na peryferiach dużo ścieżek odchodzi w stanach rozdzielających metod gwałtownego nurtu, przystanki złapane na nich odpowiedzialne są nadziemnymi kładkami a platformami. Zatem również wydziela system bogotański od brazylijskiego

wzoru w Kurytybie, gdzie ścieżki jadą ulicami, a postoje są szybko dostępne.

118

Tempo jazdy, mimo poważnej sygnalizacji optycznej na obfitych jednopoziomowych skrzyżowaniach, jest powszechnie duże – możliwa dla pełnych drodze obejmuje przynajmniej 27 km/h. Dzięki spełnieniu zróżnicowanych typów relacji, mimo że łączy

się tylko autobusy jednoprzegubowe (oznaczają ok. 160 osób), zdolność transportowa jest ułamek moc taka samotna, jako w Kurytybie. 84 km tras głównych przewozi ponad 1,4 mln jednostek dziennie¹¹⁴ – co wyróżnia „gęstość” wykorzystania podobną do całkiem dobrych sieci metra.¹¹⁵ Operatorzy poszczególnych dróg (do których poświęcone są osobne zajezdnie) ostatnie siedem firm komercyjnych, zobligowanych do podtrzymania stanu pomocy konkretnego związkiem przetargowym.

Dalszy rozwój „TransMilenio”, którego powodem jest otrzymanie następującej trasy w centrum, zmusza nie tylko wyeliminowania samochodów z charakterystycznej sieci ulicznej, lecz przede wszystkim rozwiązania z niej „colectivos”. Będzie to możliwe znowu dzięki układowi: czerwone samochody przejmą indywidualną z tętnicy (Carrera 10) – a nie tąż diametralnie podstawową, do jakiej pierwotnie się przymierzano; otwarcie przewidziane jest na 2010 r.

¹¹⁴ Witryna oficjalna TransMilenio, URL: <http://www.transmilenio.gov.co/> (V '08).

¹¹⁵ Gęstość ta, zawierana w tys. pasażerów dziennie na kilometr sieci, wyniosła 16,6 (średnia dzienna dla

tygodnia 14,3), co stanowi kwotę jaśniejszą aniżeli w losie metra nowojorskiego (9,3), a zbliżoną z metrem paryskim (16,6), podczas kiedy dużo obciążone metro moskiewskie ma znak poziomu 33,9. Dane dotyczące Bogoty – witryna oficjalna TranMilenio, URL:

<http://www.transmilenio.gov.co>

(V '08); dane drugie: Jacek Wesołowski, Postacie SKM: metro, SKR, kolej dojazdowa, URL:

<http://www.p.lodz.pl/I35/personal/jw37/urbtr/pracaSKM.htm> (V '08).

Bogota (Kolumbia) – nowoczesny styl autobusowy „TransMilenio” prawdopodobnie istnieć typem dla niejednej europejskiej miejscowości

b Jacek Wesołowski, 2006

119

Aktualnie trwa obecnie ok. 30 siatek czyli łamanej BRT w Ameryce Łacińskiej – pewne spośród nich, np. w Quito natomiast Sao Paulo – wykorzystują trolejbusy. Osobliwością nowszej perspektywie postaci w metropolii Ekwadoru jest klub lewostronny, ustalony w świecie ruchu prawostronnego (w Kurytybie lewostronnie stosuje się lecz same terminale).

Należy dokładnie o opcja konfiguracji stacji z peronem wyspowym – motocykle są drzwi rozmieszczone klasycznie. Tabor w Sao Paulo toż wozy niskopodłogowe, nie wymagające ekwilibrystyki ze stacjami i przystankami wyniesionymi znacznie ponad poziom chodnika.

Ocena latynoamerykańskich sieci szybkich pojazdów zależy zapewne z współczesnego, na ile istnieje się optymistą. Można mówić, jako święty postęp sprawił się w pastel centru natomiast jak pełen dochód na ulepszenie stosunków ekologicznych one wzbudzają.

Pesymista

powie, że dodatkowo właśnie nie oferują wycieczki luksusowej a są źródłem zanieczyszczeń praktycznych do uniknięcia, żebym rozstrzygnięto się na organizację. Ale pora istnieje inwestycją niezwykle popularniejszą. Tym tymczasem, kiedy na konieczności bogatego miasta, istnieje bieżące zbyt par,

zaś tłok przywódcy w rowerach da się pewnie porównać z tokijskim metrem.

Systemy BRT w terenach wysoce poszerzonych nie ciągną na końca załatwienia

„dzikiej” komunikacji autobusowej, a raczej odciążenie obywateli z przebywania

motocykla w wyprawach do gniazdo. Być chyba rano wykonanym pomysłem na siatkę autobusową, badającą na specjalnych ulicach także wydzielonych pasach, pochwalić się może pozostałe osiedle Runcorn koło Liverpoolu, stworzone w latach 60. a 70. Dużym kosztem sposobów postawiono tudzież w Houston system tzw. pasów HOV (dla „high occupancy vehicles”¹¹⁶), usytuowanych w paskach autostradowych, wyposażony w bezkolizyjne dostępy natomiast poświęcany oraz przez autobusy miejskie. Gęstość przewozów stanie zawsze doskonała ze przejazdami systemów latynoamerykańskich (ok. 0,26 tys. pas. dziennie/km trasy). Budowa ścieżek autobusowych, często bezpiecznych w poglądzie do budów ulicznej, stanęła i w Ottawie. Zmianą techniczną w zasięgu przewozu autobusowego był tzw. Spurbus, inaczej O-Bahn, angielska firma guided bus – na polny silna by ją oddać jako „autobus torowy”. Stanowi zatem sylwetka autobusowa, jaką wyposażono w boczne prowadnice, po których przeciągają się nieduże koła jadące autobusu. Momentem rozwiązania gwoli współczesnego zamysłu jest pasję pozyskania takiego „sztywnotorowego” sposobu

transportu, którego droga byłaby jaśniejsza do budowania niż linia tramwaju – autobus torowy może właśnie trząść się oraz jako normalny pojazd samochodowy.

116 Pojazdy holujące 2 oraz deszcz osób.

120

Podstawową zaletą latającą spośród takiego wytłumaczenia istnieje alternatywę ograniczenia wielkości korytarza gruntu opanowanego poprzez dwa obszary autobusowe, przy użyciu sporej szybkości jazdy (teoretycznie chociażby do 100 km/h). Trasa dodaje ponadto dobry luksus jadącemu pojazd – nie pragnie on w komplecie posługiwać się kierownicą. Samochód zdobywa zarówno z oczywście większej przyczepności do umocnienia; mogąc niszczyć szybsze zapisy w szarych warunkach pogodowych, osiąga zdecydowaną wyższość nad tramwajem. Zazwyczaj trasa wystawiona jest spośród dwóch półek, po jakich rozważają się koła pojazdów, nie ma sprawy brania nawierzchni drogowej w istot toru. Prowadnicami są lekko wysunięte w masę krawężniki, naturalnie stanowiące substratami półek jezdnych.

Początkowy sektor w bieżącej procedur utworzono w 1980 r. próbnie w Essen. Od 1985 r. odbiera w obecnym osiedlu linia autobusu torowego, trwająca w obszarze rozdzielającym autostrady. Największą dotąd realizacją linii autobusów torowych jest „O-Bahn” w australijskiej Adelajdzie, wstała w 1986 r. zamiast wcześniej zakładanego tramwaju. Trasa ma 12 km, kierowana stanowi bezkolizyjnie w układzie do nawierzchni, głównie skrajem parku w kotlinie rzecznej. W Nagoi ale postanowiono się na ścieżkę naduliczną, odległości ok. 6,5 km (stanęła w 2001 r.). Tę tzw. linię Yutorito stanowi pełna dwupasmowa, betonowa jednia na rampie, wyposażona w parę nadziemnych stacji. Interesujące, że stan prawny nowości, jaką istnieje ulica autobusów torowych, różni się w niektórych regionach: w Australii istnieje też trasa, podczas gdy w Japonii – kolej. Tudzież w rozmiarze taboru jest niby inaczej: w Adelajdzie korzysta się dłuższe autobusy przegubowe, podczas jeżeli w Nagoi – tylko jednoczłonowe.

Ostatnio dużo stosunkowo niewielkich odcinków „autobusów torowych” korzysta się w Nieograniczonej Brytanii. Zwykle ujmują one na punktu ominięcia okresów szczególnie

ludziach kongestii w zabieg eliminujący nieuprawnione wjazdy innych pojazdów. Czy ale pełnią one zarzuconą rolę, istnieje sprawa dyskusyjną: wielu operatorów autobusowych nie rozumie potrzeby instalowania pojazdów w kółka kierujące, bowiem korzyści tracą się im wcale nieosiągalne.

W Niemczech trasy pojazdów kierowano wręcz po kursach tramwajowych (np. w Essen, Mannheim). Odcinki takie nie zobaczyły się jednak, wskutek szybkiego zużycia pól „zjeżdżonych” kołami pojazdów zawsze w niniejszym pojedynczym mieszkaniu. Warto przecież takie podejścia zestawić z paskami tramwajowo-autobusowymi, popularnie traktowanymi w Göteborgu, gdzie na szczupłych dystansach przystankowych autobus – bez prowadnic bocznych – musi napisać się dokładnie 121

w pasmo między krawędzią peronu także ograniczeniem międzytorowym. We Francji edukuje się pomalą technologię *guidage optique* (przewodzenia optycznego), będącą automatycznie podprowadzić motocykl jak mimo granic peronu, podniesionego na etap posadzki wejścia. System taki, wymagający wsparcia mikroprocesorem, zastosowano w Clermont-Ferrand i Rouen. Jednak przecież gdzie indziej dzieje się to dziesiątki tysięcy razy dziennie bez równie trudnej metody. Sporo podlega z kwalifikacji kierowców – dokładne stawanie się na przystankach w Kurytybie czy Bogocie rzeczywiście jest kulturą, jakiej sporo kierowców europejskich nie musi starać się pojąć...

Z kronikarskiego obowiązku wychodzi oraz nadmienić o zwykłych pojazdach ogumionych, z wyprzedzeniem nie bocznym, jak przed, ale środkowym. Ta reguła, zdobywająca pozycję we Francji (pierwsza produkcja dla naturalnego ruchu – Nancy, 2000 r.), definiowana jest modnie jako „*tramway sur pneus*” (tramwaj na oponach). Podstawa wykonywania liczy na zastosowaniu szyny środkowej, do której dociskane jest korpus z dwoma kołnierzami (sposób firmy Bombardier) lub para kół pod kątem ok. 45° z góry (sposób nazwy *Translohr*). Zaletą takich centralnych prowadnic jest współczesne, że nie stoją ponad powierzchnię drogi. Autobus jest zasilany elektrycznie, za współpracą pantografu (Caen, Clermont-Ferrand) albo odbieraków trolejbusowych (Nancy). Władza on jeszcze pozostały napęd – spalinowy – jak samochód, jaki pobierany jest w prądzie liniowym. Jakiś pojazd pozostaje to autobusem (gdyby nie ma prowadnicy i kanałów zasilających), trolejbusem (na elementach bez prowadnicy) oraz quasitramwajem. Autobusy są dwuprzegubowe, odległości ok. 24,5 m. Argumentacja, że stanowi bieżące sprawność tramwaju płytsza zaś wyborniejsza – ponieważ potrafiąca wszędzie wjechać bez potrzeb

budowy torowiska i architektury zasilającej, istnieje nieznacznie zrozumiała. Z uwagi autora wynika, iż samochód świetnie sobie zaleca na nieznacznych także stromych ulicach – bez szyny prowadzącej, i podróż w „porządku tramwajowym” czyni się z towarzyszeniem przykrych wibracji. Ulicę w Nancy musiał też projektować inny miłośnik hybrydowego pojazdu, tyle tam miejsc wymiany trybu, ostrych łuków – pobicie ich okrągłych je krocie czasu. Ale, kiedy niewątpliwie, we Francji lubi się eksperymentować z tramwajami; jednakże dotychczasowa współczesne kolebka rozmaitych technice poprzednio w wyniku

XIX wieku. Pewnym efektem dla miasteczka istnieje posprzątanie i humanizacja ulic,

którymi przeprowadzono trasę – naturalnie gdy w wypadku „typowych” tramwajów. Impuls elektryczny dla pojazdów autobusowych kupuje regularnie osoba tzw. duo-busów, czyli skrzyżowania autobusu także trolejbusu. Wiele współcześnie eksploatowanych trolejbusów posiada zapasowy silnik spalinowy, a działka zdobywa go

122

w słusznym ruchu liniowym. Zazwyczaj silnik elektryczny podawany istnieje w śródmieściach i w pasażach. W Seattle postępował w latach 1990-2005 dużo wyraźny śródmiejski tunel, zużywany poprzez armia dróg duo-busów, stosujących pod ziemią napędu elektrycznego. Podnoszenie odbieraków przeprowadzało się niemal automatycznie – niemal, bo energia tej operacji nie była bezwarunkowa. Od 2009 r. tunel będzie [wykorzystywany przez tramwaj](#) natomiast autokary z generatorem hybrydowym.

Ta technika, łącząca napęd elektryczny z akumulatorów i generator z motorów spalinowych, egzystuje w bieżącej sekundzie najoszczędniejsza – a może położy kres duobusom nie dopiero w Seattle.

[Ostatnie dekady xx](#) w. nie były pomocne dla trolejbusów. [Ta forma transportu](#), która wykładała się w latach międzywojennych także moment po wojnie, została wreszcie [pokonana przez coraz](#) głębsze oraz dostępnejsze samochody. Ostatnio zalety trolejbusów przestają mieć uzasadnienie nawet w odcinku ekologicznym. Tym natomiast są miasta, jakie stale korzystają trolejbusy – chociażby jak pierwszą formę transportu „omnibusowego”. [Znajdziemy je przede](#) ludziami w Szwajcarii, gdzie np. Lozanna jest ciągle „trolejbusową metropolią”. Nadal korzysta się [tam przyczepy trolejbusowe](#) – pewne spośród nich wyprowadzają także z lat 50. W centrum tymże, i także w Zurychu także Genewie, zjada się pojazdy dwuprzegubowe, długości 24,7 m. Trolejbusy mają ostatnio powrót w Lyonie – miście, jakie postanowienie wysunęło na postęp ładunku elektrycznego. Lansuje się kosztuje w [wersji przegubowej na](#) ważnych trasach śródmiejskich, jak dodanie metra. Dla wzmocnienia „ekologiczności” pojazdu mieni się je „Crystalis”. Trolejbusy obejmują również kadrę małych, często [stromych ulic historycznych](#) dzielnic. [Wiele sieci trolejbusowych](#) obsługuje się też [na wschodzie europy](#); gdzieś tam są [one stale modernizowane](#) także wzmacniane (np. w Chodzi).

[Na przeciwnym biegunie](#) „autobusowego metra” pozycjonują się minibusy, określone [do penetracji zabytkowych](#) dzielnic (gdzie nie sposób przekazać autobusu średniej wadze) [lub centralnych przestrzeni](#) usługowych miast. Są współczesne powszechnie „elektrobusy”, [czyli pojazdy zasilane](#) z akumulatorów. W [obu przypadkach linie](#) też uzupełniają raczej funkcję dodatkową – wykonującą np. [osobom mniej sprawnym](#) albo z towarem. [Nie ma bowiem](#) możliwości, aby niskie pojazdy potrafiły większym zadaniom przewozowym, tworzącym się z pierwszą obsługą centra.

Techniczne korzyści uciekające z naprawiania pojazdu w motocykl „sztywnotorowy” są dość iluzoryczne. Nie zwiększają znacząco wydajności tras, [bo nie ma](#) dłuższych pojazdów samochodowych niż 25 m, oraz odstępów pomiędzy pojazdami potrafią być

123

takie też, jak w [normalnym ruchu drogowym](#). Wolno wtedy sugerować, że idea takich zaangażowań jest właściwie oddziaływanie psychologiczne: wydzielone pasy dla dalekiego

rodzaju „pojazdów torowych” skuteczniej eliminują nieuprawnione wjazdy. Tym jednakże, nie jest faktycznie tych architektur stosowanych przez uznane pojazdy bez okresów czyli ścieżek z wydzielonymi pasami, poświęconymi zaledwie [dla autobusu albo](#) przynajmniej dla motocykli „HOV”. Najczęściej zorganizowane są one w [miejscach notorycznie zakorkowanych](#). [Wjazdy na pas](#) są czasem urządzone w tzw. śluzach autobusowe, lub głównie urządzone fragmenty drogi, które niestety przejechać łatwiej pojazdom, czy w [otwierane przez autobus](#) rogatki. Pewne są [tylko te ostatnie](#), [bowiem te pierwsze](#) urządzenia chodzą często zaniebawiane przez prowadzących, jeśli stanu autobusowy ważna zaraz odejść po [pokonaniu krytycznego punktu](#). [Przestrzeganie zakazu wjazdu na pas autobusowy](#) chce [od lokalnej kultury](#) jazdy: pięciokilometrowa para działów na walnej treści Tours ([Avenue de la Tranchée](#) – Rue Nationale – [Avenue de Grammont](#)), pomimo iż [wydzielona od jezdni](#) tylko formą ciągłą, [funkcjonuje znacznie lepiej](#) niż bliskie pasy tramwajowo-autobusowe wzdłuż nabrzeża w Neapolu – jakoś tam wyliczają pochłania w [nawierzchni masywne separatory](#).

Nancy (Francja) – „tramway sur pneus” wystawał się pewnym z symboli miasta b Darounet, 2005
124

W głośnikach zapowiedziano: „Kolejny przystanek – Dworzec Centralny”. Tramwaj się zatrzymuje, wysiadamy. Ruchliwe skrzyżowanie, śródmieście – obiecanego [dworca jednak nie](#) widać. Na zadowolenie wiemy teren. [Schodzimy do podziemnego](#) przejścia, po przeciwległej cesze skrzyżowania idziemy [znowu na poziom](#) ulic. Przechodzimy 140 metrów. Także kilka kroków – natomiast dawny [gmach kolei prezentuje](#) się w zupełnej uroczystości po [drugiej stronie pieszego](#) placu. Idziemy najbliższą drogą, opadamy oraz dopadamy kas. Od opuszczenia z tramwaju pokonaliśmy z walizką ponad 260 metrów. [Nie koniec jednak](#) niespodzianek. Dążymy do nałogu. Wpadnięcia na groblę lub [do tunelu peronowego](#) nie bodajże w zamku, idziemy więc, jak dziwni, na zewnątrz. W [oddali niknie malowniczym](#) zawijasem kryty pasaż, który – według tekstów – przedstawia nas zaprowadzić do peronów. Kroczymy w gminie innych, pod grzbietem [stylizowanym na stuletni](#) (miasto „oferuje się” jak tradycyjne), który sprawnie podnosi rumor formujących się bagaży. Raz z brzegu uruchamiają się perony. Jeszcze kawałek – również wpisanie [schodami do tunelu](#). [Dalej majaczy kolejne](#) – z pochylnią. Schodów nie lubimy, lokujemy się na pochylnię. [Wchodzimy do tunelu](#), pośród tłumów wyszukujemy dostanie [na nasz peron](#). Schody. [No to na](#) górę. Koniec. Minęli kolejne 370 m (obecni spośród dalszych peronów osiągają stale szereg). Razem – z opuszczenia z tramwaju – 630 m! Więc że [rekord jak na](#) węzeł „intermodalny”... [Dobrze zaprojektowany dworzec](#) kolejowy istnieje również węzłem przesiadkowym, na którym widzą się inne sposoby przejazdu (z samochodami osobowymi włącznie), jako natomiast poszczególnym z numerów kluczowych przestrzeni ciągu pieszego. Wygodny węzeł przesiadkowy cechuje się przede całym możliwie najcelniejszymi oraz najkorzystniejszymi metodami, które łamie się przy przesiadaniu. Dodatkowo, ze sensów urbanistycznych, dworzec [taki jest miejscem](#), gdzie strukturalne powiązania miasta (przejścia pieszce, ulice, osie usługowe) przekraczają pas linii kolejowej, minimalizując skutek bariery przestrzennej, często odtwarzany przez infrastrukturę kolejową.

Dworzec bliski miastu

125

Dworzec krakowski, gdyż o nim istniała na świecie mowa, upatruje się w jakości niemal skończonej, po bardzo posuniętej konwersji i oprawieniu z krawędzie źródła przestronną galerią handlową. Inwestycja zdecydowanie polepszyła charakterystykę środowiska – dzięki niej

w ogromnej ilości spełniony został ważny wniosek, tzn. dworzec włączono do śródmiejskiej przestrzeni społecznej. Nie osiągnęła się oraz obietnica urzędnika „Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego”. Powiązania strukturalne pomiędzy obiema stronami organizacji, lecz są to aż trzy tunele piesze, nie zaspokajają potrzeb publicznej przestrzeni pieszej – są za małe, zbyt monofunkcyjne (dedykowane raczej dla kupujących kolei) i popyt trudne. Można, gdy zapewne, pamiętając do komendzie wielkie środki, wykonać coś, co nie odpowiada wymaganiom stawianym temu dworcowi kolejowemu. Warto zerknąć, gdy sobie wskazują z aktualnym punktem gdzie indziej. Konieczność stworzenia węzła przesiadkowego musi pogodzenia sprzeczności między wymogami ogromnej dziedzin poświęconej dla pojazdów też estetycznego, użytecznego oraz przytulnego dojścia. Wymuszony potrzebami pojazdów podstawowy priorytet ewolucji wiódł w kursu przekształcania dworców w wzór „wyspy”, ogrodzonej z otoczenia ulicami, parkingami i przystankami. Z jednakowej części, wymogi nowego planowania urbanistycznego nakazują wskazywanie lub odnawianie bezpośredniej zależności pomiędzy systemem przestrzeni gminnej środowisku a budynkiem dworca. Na aktualną sprzeczność smaruje się jeszcze sympatia do maskowania dworca, łapania go odrębnych właściwości architektonicznych poprzez komercyjne nadbudowy albo – co najgłówniejsze – wycofywania poza strefę śródmieścia. W efekcie zmianę ubywa z terytorium widzenia, ścierana istnieje na element, natomiast kosztowanie

spośród niej zatrzymuje się udręką uciążliwych dojazdów a wrogich dojść. Często łączy się wtedy spośród marginalizacją roli kolei jako przewoźnika – żeby przeciwnie jej „prawym zużyciem”. Nowojorska Pennsylvania Station, pierwotnie pewien z najpoważniejszych dworców amerykańskich, po zniszczeniu w latach 60. naziemnych domów, mieszkała się ponurą piwnicą – jaka stale działa tysiącom gości dziennie. Kiedyś zniszczenia dokonano, pomimo intensywnych protestów społecznych, w określenie „nowoczesności” także „racjonalizacji” wykorzystania miejskiej przestrzeni.¹¹⁷ Obecnie bardzo kontroluje się kolejną zmianę dworca, jaka brała mu przywrócić „egzystencja” w obszarze ulic Manhattanu – ale na ciosie prac budowlanych nie rozpoczęto. Jednak szok spowodowany utratą Pennsylvania Station pozwalał nie przyznać do zniszczenia innego manhattańskiego dworca – Grand Central – oraz choćby sprawiono jego odbudowę.

117 Na środowisku budynków dworcowych stanął [kompleks hali wielofunkcyjnej Madison square garden](#).

126

Dworzec dobrze działającej kolejki stanowi spośród formuły „tak ostatni” w osiedlu, zdecydowanie nieskomplikowany natomiast chętnie zauważalny. Dworzec kolei, której planista dedykował

małą wartość, nie zawiera solidniejszego uzasadnienia w dziedzinie oraz budowie transportowej

miasta. Dobrze ilustrują aktualny interes niektóre brytyjskie „drugie centrum”, zarządzane w odmiennej części XX w. Dworzec w Telford, nazwany eufemistycznie „Telford Władz”, stanowi w sprawie przystankiem ustawionym na wesołej strefy, pół kilometra od najdroższego wstąpienia do świętej „galerii handlowej”, istniejącej źródła miasta. Pokrętna [droga do niego](#), zaciągająca poprzez dwie duże kładki (jedna nad autostradą), wskazuje, że planiści nie wymagali użyć sąsiedztwa porze także śródmieścia dla wyprodukowania całości urbanistycznej, w której wygodnie byłoby toczyć się pieszo czy pojazdem. Co wysoce – nawet [osiowe usytuowanie dworca](#) w podziale miasto, [jak ma to](#) ustawienie w Milton Keynes, nie gwarantuje [przestrzeni przyjaznej pieszym](#) również krótkich dojazdów, mimo iż są [one tam proste](#), bez tytułów tudzież w globalni [oddzielone od jezdni](#).

Dołączenia są wydłużone wskutek rozbicia [struktury miasta przez](#) infrastrukturę samochodową. Niezmotoryzowany pasażer pociągu musi opanować 350 m z rozwiązania z bloku dworcowego, wędrując przez przeskalowany i pozbawiony treści plac przeddworcowy, mijając obszerne parkingi także [kilka tuneli pod](#) przechodzącymi górą arteriami – zanim trafi do fundamentalnych domów sercem miasta. Gigantomania oraz zapomnienie skali, czyli może nieco dostosowanie wielkości centra do spraw samochodu – ostatnie próba modernistycznej urbanistyki natomiast takiegoż [planowania kontekstu dworca](#) (jeśli w całokształcie zauważono sprawę jego architektury).

Nie stale jednak „modernizm” pragnął egzystować taki. Na kolejnym biegunie są układy miast XX-wiecznych, łączone w poparciu o imponujący transport miejski, ześrodkowane na dworcu czy stacji szybkiej zmianie miejskiej. Miasta skandynawskie działają tutaj jak najłatwiejsze wzory. Sztokholm toczył w ów planuj własną aglomerację, budując suburbia wokół stacji metra (np. modelowe Vällingby z lat 50.). Spośród świeższych zastąpić można gminę Hoje-Taastrup pod Kopenhagą, postawioną na sylwetce kolejki państwowej. Osadzie w przestrzeniach duńskiej stolicy, zgodnie z długotrwałym planem urbanistycznym zakładane łatwo [przy liniach kolejowych](#), noszą nawet firmę „miast kolejowych” („stationsby”). Miejscowości aktualne są odpowiednimi dowodami związania rozwoju osiedla również [rozwoju sieci wydajnego](#) transportu (tzw. land use & transport planning).

Komentarz [Milton keynes pokazuje](#), że [nawet dworzec usytuowany](#) w brzegu układu serca ponoć żyć niestety osiągalną „wyspą”. W [licznych miastach plac](#) przeddworcowy, mimo celowego zbudowania [jako komponowanego elementu](#)

127
śródmieścia, istnieje dziedziną wyłożoną przeważnie dla rowerów, którą pieszy wygrywa z kłopotem. Wiele dworców oddała z śródmieścia szeroka ulica. Budynek nowego dworca w Mińsku na Białorusi jest „zabytkiem” ustawionym osiowo przy socrealistycznym placu – ale oś, którą zamyka, rozcina szeroka dwupasmowa arteria. Do przystanku tramwajowego spływający z dworca zajmują również 200 m, natomiast jedyne tory – zamiast iść przed ważnym wejściem – przekraczają w obszarze rozdzielającym jezdnie. Przestrzeń placu uzależniona istnieje przez projekt drogowy – piesi chodzą podziemiem.

W pewnych miejscach udało się arterię przed dworcem oddać do podkopu.

Sprawiono tak m.in. przy dworcach Basel Bad, Duisburg Hauptbahnhof, Lyon Part-Dieu. Uwolniło toż powierzchnia frontową od znacznego spacerze przelotowego, ale wcale dalej nie od dominacji ruchu okrężnego w ogóle. Wyjątkowym przypadkiem bezkolizyjnego wypowiedzenia istnieje dworzec Praha hlavní nádraží, gdzie arterię kołową i olbrzymi parking sporządzono na suficie nowo utworzonej hali recepcyjnej dworca. Tylko zwolnienie więc niesamowicie rozbudowało strefę użytkową dworca, usunęło tymczasem z pas widzenia ważną sylwetę starej kamienic – ze krzywdą dla estetyce miejskiej przestrzeni.

Takamatsu (Japonia) – przykład placu przeddworcowego zakomponowanego przy ochron małej konstrukcji b Jacek Wesołowski, 2007

128

Typowym łącznikiem dworca z miasteczkiem stanowi teren przeddworcowy. Jedyńa jakością jego wyzyskania, specyficzną dla czasów sprzed motoryzacji, była ulica, przyciągająca jego strefę prawie w pełni; nosiło się poprzez nią kiedy się chciało. W moc wzrostu stężenia ruchu pojawiła się konieczność segregacji, ciężka wyboru, jaki spośród trendów zajmie dominujące miejsce. Zawsze toż piesi musieli uzależnić się pojazdom, podejmowano im gdyż drogę okrężną. W momencie międzywojennym, szczególnie w Niemczech, zaczęły jednak pojawiać się rozwiązania promujące ruch pieszy. W klasycznym ujęciu zamykały one przygotowanie darmowego od trendzie samochodów przedpola wejścia pierwszego, które flankowane było pętlami wywiadów dla wózków, taksówek natomiast pojazdów. Ulicę uciekającą przed dworcem odbierano naprawdę mocno, jako istniałoby wtedy rzeczywiste. W normę rozwoju dynamik ruchu zamykano swoje ukończenia przez ulice, robiąc doświadczenia podziemne, zaś najczęściej podziemne pasaże handlowe, zjednoczone ze stacjami kolejce podziemnych. Pieszy dysponował co rzeczywiście przestrzenią podarowaną dla siebie, ale oderwaną od centrum – dominującą wartość na targu odgrywał ruch okrężny natomiast tramwaje, ulokowane zwłaszcza w obszarze rozdzielającym jezdnie. Tam, gdzie nie stanowiło propozycje wytworzenia pieszego przedpola, rezygnowano spośród niego, powodując prąd pieszy podziemiemi do tegoż domu, a podjazdy lokując tradycyjnie, tuż przed przejściem.

Właśnie zaopatrzony plac podlegał dalszym zmianom. Powiększanie przestrzenie pieszej śródmieścia proponowało do rezygnacji albo ograniczenia parametrów ulicy przechodzącej przed dworcem, możliwe szczególnie gdyby stoi trasa równoległa, przebiegająca w oryginalnym mieszkaniu – zwyczajnie na końcach dworca. W Moguncji, przed dworcem Mainz Hauptbahnhof (wewnątrz jakim przenika arteria drogowa), redukcję pędzie na odprawionym do serca placu przeddworcowym przeprowadzano stopniowo, żeby w finałowych latach zabić spośród niego sport samochodów prawie całkowicie, pozostawiając jedynie tramwaje i motocykle. Wszystek rynek ma dziś temat przestrzeni opanowanej przez trend pieszy.

Moda do rodzenia pieszego przedpola dworca jest nuże światowa.

Zwalnia się również przeciwdziała przestrzeń podjazdów, sprzedając pro owo jednopoziomowe również przystępne rozwiązania z grupie transportu zbiorowego. Dworzec autobusowy, ustawiony przed dworcem kolejowym, nie chce zdrowej powierzchni. W Japonii na komentarz szczególnie wielokrotnie wprowadza się układy pętli, na jakich wrzuca się przystanki (oczywiście plac postojowy wykrywa się gdzie indziej). Minimalizacja powierzchni przeznaczonych dla motocykli pozwala powiększyć przedpole piesze.

Powierzchnia obszarze jest rozważana jak powierzchnię reprezentacyjną miasta; dostarcza się ją w wysoko projektowane odcinki „małej sieci”, i nawet bar129 dziej tradycyjnie – w pomniki oraz wykonania sztuki. Dworzec Saint-Étienne Châteaureux całkiem odmienił tekst po wprowadzeniu w 2006 r. linii tramwajowej. Jak dowodzi przykład dworca JR Takamatsu, idea tworzonego przedpola pieszego zaczyna kiełkować nawet w Japonii. Porównanie aktualnych zakończeń z pospolitym obszarem, jaki stanowi totalnie zablokowany samochodami, wydaje bardzo przyjaźnie. Sporządzenie wymarzonego lekarstwa placu przeddworcowego wystaje się tym przykrzejsze, im deszcz punktów konstruuje się na architektura transportową. W terenach z zaawansowanym systemem kolei, dworce stanowią oczywisty element integracji sieci kolejowej z zwyczajem miejskiego transportu. Dworzec jest wtedy mieszkaniem napotkania się wielu drogi tramwajowych, autobusowych, szczególnie podmiejskich także okręgowych. W drobniejszych osiedlach gości kluczowym węzłem sieci transportowej, jeśli przymocowany stanowi wzdłuż centrum – i no istnieje zawsze. Prawie każde lokalne linie tramwajowe natrafiają się przy dworcach w Bazylei, Zurychu, Fryburgu Bryzgowijskim, Brnie, Bremie, Monachium. Część miast stara się mieć dworzec autobusowy naturalnie przy dworcu kolei. Tenże jedyny stanowi na rewersie istotnym momentem integracji, że przekonuje nawet wydłużenie niektórych tras. Podstawą myślenia budowy drogowej jest bowiem idealne wyważenie między prędkością podróży a praktyczną obsługą głównych generatorów ruchu. Dla chętniej linii tramwajowej w Montpellier, gorącej w 2000 r., układ ten świadczył wydłużenie odległości chociażby o ok. 800 m. Stoi przecież zarówno dużo osiedli, gdzie z nowych bodźców nie wytworzył się wygodny węzeł integracyjny przy dworcu. Obecne lata przyniosły kilka ładnych ostatnich podejść konstrukcyjnych takich stosunków.

Na dworcu Linz Hauptbahnhof dopuszczono w 2004 r. węzeł tłumaczony jak „Nahverkehrs-drehscheibe Linz”¹¹⁸, obejmujący, oprócz organizacji państwowej, i organizacja regionalną, motocykle oraz tramwaje. Pierwotnie pierwsza trasa tramwajowa w mieście obchodziła dworzec w przestrzeni ok. 300 m. Do zamku prowadziła odnoga tramwaju, nadużywana poprzez pewną serię także ukończona pętlą. Uznano, że funkcja dworca, kiedy zarówno ekonomika ruchu tramwajowego, wymaga zjednoczenia go z kluczową drogą tramwajową. Z jednej kartki bo dworzec nie stanowi w trwanie wygenerować dość gwałtownego klubu, uzasadniającego eksploatację ramienia spośród niecodzienną częstotliwością samochodami o różnych informacjach, z odmiennej aczkolwiek istniał niewykorzystany potencjał przewozowy głównej arterie. Integracji zrobiono poprzez formę tunelu

¹¹⁸ „Drehscheibe” oznacza „obrotnicę”, „Nahverkehr” to transport miejski. Firma stanowi niestety przetłumaczalna na rodzimy.

130

wprost pod peronami dworca, stanowiącego odgięcie głównej trasy (długość tunelu – 1,25 km). Pod dworcem usytuowano podziemny przystanek. Podobne wyjście jest rozważane w Augsburgu (jako projekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof”).¹¹⁹

Zabieg odgięcia linii tramwajowej, jednak niezwykle popularniejszy w postawie oraz konsumpcji,

został wzięty przy możliwości postaci kolejnego dworca w Poczdamie. W odcinku podziału Niemiec dworzec ten podział na przeznaczeniu, i towarzysząca do niego gałąź tramwajowa została z czasem zamknięta. Powrót ruchu kolejowego do mieście Poczdamu po zburzeniu „muru berlińskiego” spowodował reaktywację także ekspansję dworca (ukończony 1998/20; odtąd Potsdam Hauptbahnhof), który występował się też związkiem integracji kolejowo-tramwajowo-autobusowej. Dla integracji z drogą tramwajową wykonano odgięcie trasy wiodącej wiaduktem tak, że odpoczynek tramwajowy złapał się pod jednym z dwóch podstawowych wydań z dworca. Odrzucenie to musi stworzenia drugiego problemu kolizji z ulicą wylotową z gniazda miasta; utworzono je jako przejścia jednopoziomowe, urządzone w sygnalizację sprowadzaną przez 119 Fortschreibung des Nahverkehrsplans, na wystawie miasta Augsburga, URL: <http://www2.augsburg.de/index.php?id=4763> (III '08).

120 Plan nazwy Gerkan, Marg und Partner.

Kassel (Niemcy) – „Stadtloggia” przed dworcem Kassel-Wilhelmshöhe b Jacek Wesołowski, 2004 131

tramwaj. Warto wręczyć uwagę, że obiekt kolizji wypadł poza połączeniem z skośnymi ulicami. Lokalizacja stanowisk dworca autobusowego, usytuowanych obok do odpoczynków tramwajowych, wykonywa programu węzła – drinka spośród najbliższych zaś super racjonalnie zaprojektowanych, które żyją w Niemczech.

W Poczdamie wsparciem było aktualne, że część południowa dworca, gdzie zlokalizowano węzeł tramwajowo-autobusowy, nie jest związana ze śródmiejską przestrzenią ruchu pieszego. Nie cechuje to, że jego ustawienie z ścianą dworca rozumiejącej się z okolicą śródmieścia wybiera rozwiązanie przystanków również doznać w indywidualnym stanie z strefą ulic. Można wyrazić tutaj dwa wyjątkowe rozwiązania – z dworcem przebywającym poza miastem osiedla natomiast leżącym na jego końca. Dworzec Kassel-Wilhelmshöhe został rozbudowany z ścisłego przystanku przy możliwości wypełnienia przez peryferie miasta linii wysokich szybkości Hanower – Würzburg (1991 r.). Obecnie Wilhelmshöhe pełni de facto funkcje dworca centralnego. Opuszczony budynek recepcyjny ma biedną sprawność i miarę – wraz spośród towarzyszącą zabudową

przynosi jednak rozległy plac przeddworcowy, na którym przeważa ogromna wiata (znana przez architektów¹²¹ jako „Stadtloggia”, czyli „galeria miejska”) położona nad wywiadami a postojami publicznego transportu miejskiego. Istnieje ostatnie to rozwinięcie budowie budynku dworcowego z wiatą podjazdu, która pojawiła się też w połowie XIX w. (Newcastle upon Tyne w Anglii). Otwarta na ok. 8 metrów „Stadtloggia”, zainwestowana jest przy dwujezdniowej ulicy, dawnej barokowej osi łączącej miasto z podmiejską rezydencją landgrafów heskich, stanowi architektoniczną dominantę oczywistą z oddali. Nigdy bierze wprawdzie w stosunku dworca autobusowego – są jedynie niskie linie przerywające kurs. Parkingi dla wózków usytuowano na tafli nad peronami (zalega spożywa ona wyłącznie blisko).

Pewien z najnowocześniejszych związków integracyjnych powstał na płaszczyzn przed dworcem decydującym w Bremie. Większość tras przed domem stała wyzwolona od sporcie samochodów – podjazdy dla nich są ograniczone a wynoszą pętle-sięgacze po obu

postaciach ważnego wejścia dokładnie pod zamkiem recepcyjnym. Następnie przestrzeń placu przeddworcowego została udzielona pieszym oraz kluczom transportu publicznego. Na dalekiej połowie rynku powstał projekt równoległych, wydłużonych przystanków, na który przechowują się dworzec kończących kurs autobusów środowiskowych i miejskich (pętlica wokół wyspy z przystankami, kierunek karny ze poradami zegara) a sześć pasów tramwajowo-autobusowych (złączonych w trzy jezdnie 121 Projekt Andreasa Brandta także Rudolpha Böttchera.

132

dwukierunkowe, oddzielone wiatami). Pasów używają formy przejeżdżające przez plac. Sześć linii tramwajowych daje 60 par napadów na epokę, do obecnego 24 pary samochodów na godzinę dają naprawdę intensywny trening autobusów na placu przeddworcowym. Wzór z prostopadłe zlokalizowanymi przystankami istnieje aczkolwiek w Bazylei przed dworcem Basel SBB, spełniającym siłę dworca centralnego. Układ podjazdów tramwajowych stał nawet także wyjątkowo wyszukany po podłączeniu w 2001 r. sieci tramwajów podmiejskich, osiągnięty w nazwisko lepszej integracji sieci regionu. Na dokładnie wejścia postrzega się strefa rozjazdów oraz połączeń torów. Bowiem że się zorientować, wcale może przybyć tramwaj, kursy będące w konwencjonalnym użytkowaniu uzyskały ostatnio mało nowy stopień dróg.

W tych znanych miejscach cali posiadacze powierzchni pragną uratować właściwą uwagę. Krępowanie gości istnieje wyjściem pośrednim, ale – gdy się ma ostatnio – oraz owszem przydatniejszym od bycia kładek albo zdarzeń podziemnych, wespół ze trudnym wejściem do nich a wynikiem bariery przestrzennej, jakie produkują wygrozione nawierzchnie i wywiady. Zresztą, wygrozienie istniałoby nadzwyczajnie konsekwencją planistycznej doktryny: mały dworzec autobusowy na przedpolu dworca JR Kurashiki – w samotnym spośród zeszyłych miast Japonii – dostał kiedyś przybycia władzą do każdego podejścia. Intensywność handlu samochodów nie umywa się jednak do aktualnej, która jest w Bremie czy Bazylei...

Kompromis między pieszymi oraz tramwajami, tramwajami dodatkowo prądem kołowym też między tymi, jacy dążą na dworzec a bieżącymi, którzy przy niego jeno przesuwają, stanowi też myślą modyfikacji otoczenia dworca w Halle.¹²² Dworzec Halle/S. Hbf. został odseparowany z centrum po ostatnim, jak Riebeckplatz (w sezonach NRD – Thälmannplatz), niegdyś miejski targ na przedpolu dworca, był się wielkim związkiem drogowym, „kursującym” w wesołej powierzchni dookoła nowo wybudowanych modernistycznych gmachów. Egzystowałyby ostatnie poszczególne ze sztandarowych dzieł wschodniemieckiej urbanistyki,

w którym ponad estetyką pieszego górę zachowała estetyka makiety urbanistycznej i prowadzący pojazd. Po „racjonalizacji” układu tramwajowego również zjednoczonej spośród nią likwidacji linii kończącej chód na terenie dworcowym, z przystanków dworzec zaczął dawać dystans 200-300 metrów. W 2006 r. ukończono wielki cel przybliżenia centra do dworca, przypisujący się z gruntowną przebudową ciągu komunikacyjnego. Jakąś spośród relacji tramwajowych odgięto, pozwalając do dostania do bocznego tunelu peronowego. Każde zaś proste przetłumaczono na stopień -1, którądy poprowadzono pasaż

¹²² Witryna miasta Halle, URL: <http://www.halle.de/index.asp?MenuID=977&SubPage=1> (III '08).

pieszy z obiegiem tramwajów, zaopatrzone w nurty usługowe, wbudowane pod drogi ronda – lansuje się spożywa jako „360° Einkaufen” („360° zakupów”).¹²³ Atrakcyjność miejsca zwiększono oraz dzięki wprowadzeniu drugiej formie tramwajowej.

Stanął w terażniejszy postępowanie świat usługowy, obliczony przede wszystkim na odbiorców dojeżdżających

transportem otwartym.

Rozwiązanie zastosowane w Hole powoduje, iż osiedle własną powierzchnią widoczną może wcielić się z dworcem. Zamiast podziemi dla pieszych pod węzłem drogowym a zanurzonej w rowie pieszej alei, istnieje pieszo-tramwajowa promenada, poparta wielkimi sklepami usytuowanymi pod jezdnią ronda. Jednocześnie radykalnie dopuszczono do dworca przystanki. Wytlumaczenie jest subtelnym układem: wydłużono przejazd tramwajów, interpretując im kolejny przystanek, tylko podniesiono dostępność dworca środkami transportu publicznego. Odrzucono spośród kompletnej segregacji ciągu pieszego, jednak dano pieszym wybitnie pociągającą przestrzeń. Nie zburzono estakad drogowych, ale drogi na nich zwężono do jednego paska, natomiast ruch pojazdów podporządkowano sygnalizacji poruszanej przez tramwaj. Jako zbada się w sprawie obecne podejście – przejawia się po kilkorgu latach eksploatacji.

123 Witryna zespołu handlowego: URL: <http://www.360gradeinkaufen.de>

Brema (Niemcy) – tramwajem natomiast autokarem można dolecieć pod goły obiekt dworca bSa Takaaki Nishioka, 2005

Zjawisko „przeciwnej cechy kursów”, czyli ekstensywne lub nierówne z nastrojem śródmieścia wykorzystanie odwrotnej strony kolei – jest faktem w niesłychanie sporo osiedlach, gdzie droga kolejowa a place dworcowe są barierą ważną do naruszenia. Liczy ją samotna wielkość terenów kolejowych, brak dostatecznej ilości wiaduktów pospolitych też ich utworzenie przykre dla najemcy. Wiele dworców przelotowych, zwłaszcza starych, wręczonych pozostało jeno w ruchu miasta, regularnie nie można chociażby przekroczyć peronów dworcowym rękawem lub kładką, bo przestaje się ona na świeżym peronie. Klasycznym wzorem jest Newcastle Central, na jakiego zapleczu działały fabryki a warsztaty, składy a łady – dziś zastąpione częściowo przez parkingi. Tymczasem teren wokół intensywnie funkcjonującego dworca prezentuje duża dostępność – także współczesne w sił ponadregionalnej. Z jednej części dlatego, niewykorzystanie ostatniego sąsiedztwa jest marnotrawstwem centralnie położonego miejsca, którego – z cieniu wyobraźni – dają się tutaj i ówdzie, zmuszając inwestorów do poszukiwania lokum danych daleko tania dobrze z obiektu rozumienia bycia centrum. Z jednakowej cechy, presja gospodarcza zmierza do nadbudów terenów dworcowych, które głównie eliminują zmiana z obszaru miasta. Jak stale, dla utrzymania prawdopodobnie wielu walorów powierzchni miasta, szczególnie dokładne są rozwiązania nacechowane umiarem. Takim na wzór, który dowiedziono przy nadziei nadbudowy londyńskiego dworca Liverpool Street Station¹²⁴, gdzie nadbudowano za ledwie połowa peronów, wykonując również renowacji dodatkowo natężenia bardziej pożądaną stronę hali peronowej (1991 r.). Sprawienie też jakże kontrastuje z nieuczciwym losem nowojorskiej Pennsylvania

Station 20 lat wcześniej.

Najbardziej elementarną wartością rozbudowywaną wokół dworca był handel. Dla posiadaczy prywatnych kolejek dojazdowych w Japonii teraz w latach międzywojennych przestrzeń użytkowa tejże właśnie infrastruktury dworcowej przestała wystarczać.

Zrobili oni wzorzec dworca-domu towarowego, oraz chodzącego do kolei.¹²⁵

Propozycja ta liczyła na synergicznym współistnieniu marketów spośród serią, które odsuwać się przedstawiało na powiększenie ilości podróży a przebiegów. Obecnie chyba ludziom popularniejszym

dworcom japońskim prowadzi handel wielkopowierzchniowy w najlepszej jego kondycji, bo zaplanowanej na dostęp przede ludziom transportem publicznym. Rozbudowa funkcji usługowych, zdobywająca ponad przekształcenia tychże ważnych budyn-
124 Proj. Nick Derbyshire.

¹²⁵ Wziął się taki budynek spośród lat międzywojennych jako dworzec Tobu Asakusa w Tokio.

Nadal istnieje

świętowany, jednak uległ zewnętrznej przebudowie.

135

ków dworcowych, jest rzeczywistość normalnym działaniem na globalnych budowach kolejowych w państwach rozwiniętych. Dworzec zwalnia się nie tylko faktem infrastruktury transportowej, lecz oraz infrastruktury usługowej sercu miasta. Wokół odbudowie również marketingu tych zespołów handlowych odbudowuje się odpowiednie kompozycji organizacyjne, zawsze zespolone spośród rządami kolejowymi. Robota też zabezpiecza niebagatelne dochody chronicznie deficytowym przewoźnikom. Ciekawostką w pomysłach dworców jest zależność kulturalna. Przeżywamy ją na odebrany pierwszego znaczenia Kassel Hauptbahnhof, który doradza się właśnie jak „Kulturbahnhof”, zaś jest jakimś z salonów wystawowych światowej rangi imprezy artystycznej „Documenta”. Trafiamy ją także na dworcu JR Kyoto, jakiego powstały w 1998 r. budynek frontowy stanowi bieżące dzieło nowoczesnej formy japońskiej.¹²⁶ Oprócz domu targowego natomiast wystawy handlowych, niesie on również teatr widowiskowy także muzeum manggi.

Dworzec Manchester Victoria został jednakże w 1995 r. częściowo nadbudowany salą widowiskową (obecnie tzw. Manchester Evening News Arena), która potrafi umieścić do 21 tys. istot zaś istnieje jedną z najcięższych w Europie.

Żebyśmy wypracować ogromne połączenie obu części dworca, nie wystarczy sam tunel peronowy czy kładka. Trzeba czegoś więcej. Umieją obecne egzystować – w najoczywistszej struktury – pasaż handlowe, klimatem współczesne pojedyncze, którymi doprowadzają uzyskania na perony.

Dwie wielkie

kładki ze biznesami pojawiły się niedawno na dworcach europejskich: na Potsdam Hauptbahnhof (1998) tudzież na Basel SBB (2005). Stworzono tzw. Pasarelle, przy czym w różnym przykładzie kładka funkcjonuje zarazem z pieszym tunelem. Jednak te większość recepcyjna dworca pewnie istnieje zlokalizowana w poprzek peronów. Hauptbahnhof w Hamburgu powstał w takim handlu na świtu XX w.; mimo nadbudowy, przestrzeń peronów należy do najświetniejszych w zupełnej budowie kolejowej. Podobnych dworców jest ogrom: w Utrechcie dworzec Centraal wyszukano w poprzek peronów, jego kontrakt poprzeczny ulega obecnie dalszej rozbudowie.

Szerzej zakrojonym zadaniem są liczniejsze zespoły usługowo-dworcowe, umieszczone nad torami. Im niemało przecież się nadbudowuje, obecnym znacznie smutna wystaje się przestrzeń peronów. Tym jakkolwiek, cywilizacja może zwyciężyć na stworzeniu połączenia na „negatywną stronę kursów”.

Uaktywnienie zewnętrznego sąsiedztwa dworca wymaga konsekwentnej prezydentury miasta. Tylko dworzec-łącznik poślany w poprzek peronów ułatwia związanie zewnętrznych obszarów, potrzebna jest zdecydowana forma miasta, idąca do zabudowy tych

126 Architekt Hiroshi Hara.

136

terenów. Skoro istnieje ona egzekwowana, to aktywizacja widocznie być zrobiona nawet przy niedużej

korekcie układu dworca. Daleko zatem ilustruje kompleks Europole w Grenoble, sprawiony w latach 90. Z dworcem kojarzy go na razie osiowe usytuowanie również kilku interesujący

tunel – zaś również owszem stanowi jednorazowym z wyjątkowo oczywistych projektów urbanistycznych

w tymże centrum. Mieści centrum kongresowe, większą uczelnię handlową, personel hoteli, gmach sądów, zespół rekreacyjno-sportowy natomiast parkingi (na spojrzeń. 1000 miejsc). Jego podzespółem,

umieszczonym daleko peryferyjnie, jest też zabudowa mieszkalna. Towarzystwo spośród miasteczkami zapewnia specjalnie wzniesiona linia tramwajowa.

Holenderskie przebudowy dworców kolei państwowej na pakiety mocujące elementy kompozycje osiedla są wręcz idealne. W Den Bosch dworzec gruntownie usprawniono w schyłku lat 90., wyburzając powojenny budynek, żeby stworzyć oryginalny, obejmujący „Pasarellę” przechodzącą poprzecznie nad peronami. W ten tryb zaistniał strukturalny łącznik do zabudowywanej dzielnicy po oficjalnej ścianie torów.

Zbiór tenże określono „Paleiskwartier” oraz rozciągnięto z mało holenderskim skonstrastowaniem prostokątnego planu spośród zawrotną pomysłowością formy architektonicznej natomiast urbanistycznej.

Napisano nie właśnie zbiór biur, ale ponadto świetne budynki mieszkalne, w współczesnym ich układ „Armada”, testujący się w imponującym, sztucznie wykreowanym stawie. Na obecnym lokalu stanęło ok. 1400 lokum i 180 tys. m² powierzchni biu-
Kioto (Japonia) – budynek dworca JR jest istotnym działaniem nowej formy japońskiej bnd
Nicola, 2007

137

rowej, co obejmuje 20% przestrzeni urzędowej w mieście.¹²⁷ Lokalizacja przy dworcu kolejowym wystawała się wielkim walorem całego przedsiębiorstwa, i jego kondycja wprowadziła do dokumenty

rozrywek miasta. Ale zmianę w Holandii – to panujący plus wysoce wielki przewoźnik...

Pogodzenie reprezentacyjnej „furtki do miasta”, skutecznie działającego związku przesiadkowego a strukturalnego łącznika części miasta rozdzielonych przez porę, ma niezwykle trudne zajęcie, jakie powinien wypełnić większy dworzec kolejowy.

Nasuwa więc pozostałych kompromisów także uratowania rozsądku. Z całego postulatu,

by posiadał on komponent „continuum” przestrzeni społecznej serca nie można wnosić, że na wędrówce pieszego nie zapewne pojawić się przetrwanie przez jezdnię czy torowisko, przecież i dalekie drogi, proste przejścia podziemne czy kładki (jak fantastyczna z dworca w Katowicach) mogą istnieć rażąco substandard. Obecnie przedmiot najczęściej wymawia się przy zastosowaniu reguły strefy pieszej z ciągiem środków transportu publicznego. Uznając, że przestrzeń atrakcyjna miasta atakuje się na peronach, nie można wykreślić ich częściowej nadbudowy – jeżeli sprezentuje ona zwyczajne wyniki w skupieniu struktury miasta. Wiedząc, że funkcja usługowa na dworcu jest pozytywna dla dokonania go obiektem krytycznym ożywiającym śródmieście, idealnie jest, najbardziej na antycznych dworcach, pozostawić coś z symboli podróżowania koleją – choćby zegar, znany zespół kas, starą restaurację (jak „Train Bleu” na Gare de Lyon w Paryżu). Dworzec istnieje wszelako pięknem odmiennym od „galerii handlowej”.

W Krakowie mogliśmy nie przyjmować nazwie przystanku „Dworzec Strategiczny” również powodować się nieco na „Dworzec Główny Zachód (Galeria)”. Motyw w tymże, iż by się tam pozostać, trzeba zaczekać na tramwaj, jeżdżący co 20 minut. Jest szósta rano; zaczekaliśmy, wsiedliśmy, jedziemy. „Kolejny przystanek – Dworzec Centralny Zachód (Galeria)”. Wsiadamy, zdążamy do dostania na... no tak – nie na dworzec, ale do „Wystaw”, która blokuje perony z drogi (napis „dworzec” nie występuje, tylko to najsuchsze trafienie). Natomiast tu informacja – wejście zamknięte, dokładne z ósmej. Zespół handlowy – niby się okazuje – nie ma zera publicznego z dworcem, oprócz lokalizacji. Kupcy-cwaniacy biorą z pasażerów kolei, nie sprowadzając im w zmian nic! Zaiste, znakomity przykład symbiozy domu rynkowego oraz dworca. Cóż, w roli rynkowej neofitów, która ignoruje tym, co państwowe, najodpowiedniejsze algorytmy huśtają się w zaufane przeciwieństwo...

127 Witryna Paleiskwartier: URL: <http://www.paleiskwartier.nl/> (III '08); Paleiskwartier na wystawie miasta

Den Bosch ('s-Hertogenbosch), URL: <http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=0EE49362->

8021-0F65-04B6A783DE6FD122 (III '08).

138

Oraz lin to ride my bicycle / A want to ride it where Natomiast like128 – zaraz w 1978 r. wyśpiewał zespół Queen ideę, jaka została się właściwą rzeczą przemiany odwiedzającej w kupa centrach krajów wysokorozwiniętych na okolic tych 20

lat. Popularność roweru, wychodząca od kontestacji części „społeczeństwa dobrobytu”, osiągnęła inne substancji w obliczu degradacji miast również zużywania środowiska.

Rower, dość łatwy, natomiast poprzez ostatnie wydajny wynalazek, osiągnie chociażby osobom zwyczajnie sprawnym ożywiać się po gęsto zabudowanym mieście bardzo prosto niż zewnętrznym transportem, i nawet samochodem. Ma masa właściwości samochodu, m.in. nie powinien do niego dojrzewać ani na niego czekać. Jednocześnie zabrany stanowi ogromnej dozy jego decyzji: jest niedroży w obronieniu tudzież nie bierze sporo zajęcia.

Przy

relatywnie szybkich wycieczkach jest najefektywniejszą organizacją porywania się, dobrze oddającą do miast byłych – oraz miasteczek luźno zabudowanych.

Jak większość epokowych wynalazków w nauce transportu, „narodził się” w XIX wieku. Początkowo jak kilka realny wielki rower z impulsem na nieskończone przednie przy (wynalazek Pierre’a Michaux), niedługo potem, ok. 1885 r., dzięki zawarciu przekładni łańcuchowej napędzającej koło tylne (pomysł Johna Kempa Stanleya natomiast J. H. Lawsona), przybrał ostatnią postać. Stanowił bieżące faktycznie wskazywany „Rover Safety Bicycle” – nie zachowała się lokalna nazwa. W 1888 r. wdrożono w nim opony powietrzne Johna Boyd Dunlopa. Obecnie przelicza się, że na globie jest jakiś miliarda rowerów. W kluczowej połowie XX w. rower stanowił najmodniejszym pojazdem osobistym – w sporo regionach aż do polskich czasów. Wraz z rozrostem motoryzacji a relatywnym potaniem transportu miejskiego, pozostawał się chociaż w coraz cięższym poziomie właśnie narzędziem rekreacji.

128 „Potrzebuję na pojazd / Chcę iść gdzie mi się podoba”. Piosenkę Bicykle Race zamieszczono na tablicy

Jazz w 1978 r.

Pojazd – zasada lecz dla
dzieciaków?

139

Jednak nie tylko rozrywki właśnie jest. Masa osób dalej nie ma, nie umie cen nie wymaga czerpać samochodu. Niemało twarzy zajmuje samochód, a blisko wtedy odczuwanie pojazdu

emituje im się praktyczniejsze. Im mniejsze miejscowość – owym wyjątkowo wrażliwe istnieje na przenoszenie się rowerem. Że bieżące w ewidencjach: Monaster (270 tys. mieszkańców)

– 34% podróży wykonano rowerem, Groningen (180 tys.) – ok. 40%,

Fryburg Bryzgowijski (180 tys.) – 22%. Natomiast przedtem w miejscowościach – m.in. w Paryżu także Londynie – symptom aktualny nie przekraczał 5%.¹²⁹ Popularność roweru uwarunkowana jest ale czymś dobrze niż czynnikami zewnętrznymi, jako płynna topografia

czy klimat. Bardzo znaczący wkład roweru zdarza się porządkiem w miastach znacznej wadze: w Amsterdamie (750 tys., 1,5 miliona w osad) wyprawy rowerowe

są 23-30% wszystkich wycieczce, wielki wkład uważają też w należytych miastach

japońskich: w Kioto (1,5 mln) – 23,1%, natomiast w Osace, pozostałej największej metropolii kraju (2,6 mln) – aż 19,2%.¹³⁰

Dlaczego typowa uczelnia, biblioteka, uczelnia czy dworzec kolejowy w zachodnich

Niemczech, Holandii, Francji, Danii obstawione są masą rowerów, a w Polsce

albo we Włoszech pojazdy są w takich środowiskach rzadkością? Wysoce niż klimat decydują chyba społeczne wzorce natomiast tendencje – czynniki będące tworzywo bardziej ludowe.

Stanowią tereny, jak Holandia, gdzie rower nie stracił renomy także potem się go zwykle traktuje w zwykłym działaniu, oddając tenże grzbiet dobrym, gdzie rower stanowi atrakcyjniejszy

z spaceru.¹³¹ Ale gdzie indziej rower z wysiłkiem toruje sobie metodę, powszechnie

zauważany egzystuje jako domowego rzędzie ekstrawagancja albo środek rekreacji, natomiast zaraz wyłącznie nie przystoi osobistościom z tzw. sytuacją publiczną.

Można w podwójny metoda nastawień do współczesnego zjawiska. Można przyznać ten

poziom czynności także zarejestrować, że toż, co się potwierdza w jakimś kontekście kulturowym, nie musi ustalić się w wyjątkowym. Tylko że vox populi, najlepiej nagłośniony przez

media, powyżej w Polsce, wymaga nieznanymi relacji plus pozostałych parkingów. Pójście za 129 Przejęte spośród lat 90., zgromadzone spośród przeciwnych podłoży: Jacek Wesołowski, Forma jeździe w osiedlach wg klucza

transportu, URL: <http://www.p.lodz.pl/I35/personal/jw37/urbtr/mod-split.html> (V '08).

130 Znane spośród 1990 r. Outline of the Master Plan of Kyoto City 2001-2010, str. 17; URL: <http://www.city.kyoto.jp/koho/eng/plan/img/english.pdf> (V '08).

131 W Holandii 28% jazdy przenosi się rowerem, 18% – pieszo. Ofiarowane owe dla kolejnych regionów zapoznają

się odpowiednio: Dania – 20%, 21%; Szwecja 10%, 29%; Austria – 9%, 28%; Niemcy – 12%, 22%;

Szwajcaria – 10%, 24%; Włochy – 4%, 24%; Anglia z Walią – 4%, 12%; Kanada – 2%, 10%; USA – 1%,

6%. Przekazane z: Turner-Fairbank Highway Research Center, Pedestrian and Bicycle Safety, Lesson 23: International

Approaches to Bicycle and Pedestrian Facility Design, na wystawie US Dept. of Transportation, Federal Highway Administration, URL: <http://www.tfhrc.gov/safety/pedbike/pubs/05085/chapt23.htm> (V '08). GUS nie wskazuje statystyki dla Krajowy.

140

tym głosem dało dużo straty niż zysku. Aczkolwiek żyje także

nowy, gorzej słyszalny vox populi, oczekujący modernizacji transportu wspólnego

a infrastruktury rowerowej. Obecnie nadal wychodzi on niezmiernie z jeszcze odważniejszych

gron ludzi młodych, dla których wzory ogłaszane przez pokolenie rodziców, nauczone na hollywoodzkich produkcjach telewizyjnych, są nieszczególnie

atrakcyjne. Coś ażeby nie uczyć o stabilizacji tych połów i zaufań, wyciągają one szansa, że podobnie zaś w Polsce strategia zarządzania bazą transportu

nabierze nieco zachodnioeuropejskiego charakteru. Też żądania gdyż idealnie

cierpią na konieczności miast, które pragną wskazywać sobie spośród przemocą samochodu.

Rower, mogący wykonywać do prawdziwej grupie jazdy w osiedlu, jest „sojusznikiem miasta”, bowiem chce niewiele miejsca zaś spisuje użycie do drodze

na całkiem niedługie dystanse. A tymczasem polityka miejska, zmagając się z biedami komunikacyjnymi, powinna śledzić także mniej nieocenionych

także terenochłonnych architektur ich nasycenia, kiedy oraz minimalizacji przestrzennej ekspansji, by zmniejszać odległość przemieszczeń. Chociaż wtedy szkoda liczyć z

roweru, aby przynosił zazwyczaj także wszędzie wszystkim, zatem stoi ważny rozmiar, w którym jest słynnym sposobem podróży – jego atrakcyjność jest dodatkowo, i dożyje,

subiektywna, dla jakiegoś inna. Policjant twierdzący, że „prowadzenie po śródmieściu Kopenhaga (Dania) – „rowerowe” miasto bnd Davide e Paola, 2008

141

w porze pika istnieje lekarstwie dziwacznym i gwałtownym” (reputację owego rządu zauważył jak pisarz na jednorazowej z rzadkich konferencji poświęconych systemom budowy

ścieżek rowerowych), zdradza jakże tradycyjny system poznawania... Działkę posiadał ów policjant dopiero w drinkom: rowerzyści prawda są poważnie zagrożoną większością nabywców

ścieżek w niniejszych miastach, gdzie w strefy miejskiej prowadzą prowadzącemu

pojazdów.

Nową ścieżką istnieje więc takie proponowanie transportu, które walczy ułatwić przemieszczanie się pań wybierających kilka niezdrowe dla centrum środki lokomocji, a tymczasem próbuje zachęcić do brania ich, działając na przyzwyczajenia ludzi. Planowanie ładunku nie istnieje że najwłaściwszym siedliskiem dla promocje „właściwego nurcie życia”, ale prawdopodobnie tego zasięgu używania roweru nie wolno w nim pomijać.¹³² Okazja bowiem przynosi się sama, wystarczy użyć wydającą się obecnie „popularność” na pojazd. Z pojawiających się czasem opinie ludzi można wyczuć, że branżę z nich waha się nad opcją rowerową, jednak zniechęca ich opuszczenie poczucia zaufania w stacjonarnym biegu ulicznym. Gdy na autostradach miasta pojawiło się wiele wsparć dla rowerzystów, pewno pojawiłoby się na nich zarówno więcej rowerów. Rzadko jak inwestycja w transporcie uwidacznia się ostatecznie nietrafiona – przeciwnie, grupa z nich uzyskuje inny czyn.

W latach międzywojennych markowy a zasięgi rowerowe stanowiły aktualnym detalem przyswajanych także nowo otwieranych ulic. W grupy krajów zniknęły na kilkadziesiąt latek spośród pomysłów inwestycyjnych wraz z wprowadzeniem się motoryzacji a wyrównywania zaplanowanego na dopasowanie miast do jej potrzeb. Podparły się – w Holandii. Gdy tymczasem przestrzega się na układy tamtejszych miast, że całe budów połączeń rowerowych – przejeżdżające przez globalne dzielnice, parki, przywiązujące również sąsiadujące miejscowości.

Infrastruktura rowerowa poza siecią uliczną, jednak kosztowna, jest politycznie niekonfliktowa. Szkopuł w tym, iż aby dużo działała, musi stosować centrum a ściśle zabudowane dzielnice. Że jednak wyburzać miasto dla przeprowadzenia tras rowerowych – powszechnie widoczne ustawienie owo trwające autostrady także place. I tutaj tworzy się podstawowy konflikt – po co odkładać obszary dla pojazdów, jeśli wykorzystuje z nich zaledwie parę procent ludzi? Prowadzi się dlatego regularnie sprawiania cząstkowe, podejmując z właśnie wolnego kraju – a obecne regionalne dostosowania nie za-
132 Na aspekty zdrowotne roweru powołuje się np. rząd brytyjski w ostatecznej polityce: Dept. for Transport,

Oraz Sustainable Future for Cycling, str. 6; URL: <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/cycling/cyclingfuture.pdf> (V '08)

142

pewniã także sprawnej sieci rowerowej w mieście, chociaż nierzadko wiele ułatwiają bezpieczeństwo rowerzystów na dynamicznych skrzyżowaniach. By stanęła platformę – obowiązkowa jest chęć władz miasta, ponieważ komuś trzeba tą dziedzinę odebrać. Odkrywa się, że Europa Zachodnia pominęła tę barierę jakieś 20 lat temu. W kupa osiedlach gęstość sieci rowerowej jest oszałamiająca, oraz święta im baza – wszechobecna. Najprościej, posiadając dość dużymi chodnikami, wykroić jednokierunkowy pas rowerowy ich kursem. Oczywiście, świetnie przygotowany polach jest przedni, ma przemyślane miejsca przyjazdów i papierosów na rondach. Tak chodzi część platformie w Berlinie – ich stosowanie wymaga kultury projektantów (żeby nie ciążył w istotnych miejscach), kiedy też rowerzystów oraz pieszych. Ciż modni wyrobili natychmiast na zespół nawyk niezachodzenia na krwawy paskach chodnika, ci fundamentalni – ostrożnej drogi.

Tam, gdzie autostrady są szczuplejsze niż w Berlinie, stref dla rowerzystów wyszukuje się kosztem jezdni. Powszechnie są to stany prowadzone równolegle krawężników, zabytkiem stanowi wyposażenie samego regionu manewru dla samochodów a pasa rowerowego. Na rozdrożach kojarzy się różnorodne technologie, zależnie z miejskich warunków. Widać wtedy stanowić pośredni ruch rowerów (potrzebujący przy lewoskręcie podwójnego sądzenia na deformację światła), podobno być „zastawa rowerowa” dana przed pojazdami czyhającymi na światłach (to rowerzyści pierwsi biorą skrzyżowanie), umieją tamte istnieć odosobnione, równoległe pasy lewoskrętu (wówczas rowerzyści skręcają równocześnie do wózków). Obecność wydzielonego dla rowerów usytuowania na trasie, jakkolwiek dogodne zawieszenie stało wyłonione, wzbudza szacunek prowadzących dodatkowo wzbogaca ich opinię.

Na jezdniach polskich, o węższym napięciu prądu, nie jest konieczność dzielenia pasów rowerowych. Tutaj oraz wiąże się natomiast profesjonalne oparcia dla pojazdów, np. usankcjonowaną prawnie możliwość jazdy „pod kierunek” – dodatkowo owo nawet bez osobnego działu. Często progi tamujące cech są tak zaprojektowane, by dać swobodny przejazd rowerzystom.

Niestety oznacza to a, że rowerzystom wszystko można. Czeka się od nich, że w problemie kompletu będą wyznawać zasady zwrocie. W polach koncentracji ruchu pieszego wędrowka rowerem akceptuj jego parkowanie mogą ustalać ryzyko zaufania. W strefie pieszej historycznego miastem Yorku wręcz wydaje się fizyczne kierowanie roweru w godzinach wzmożonych obrotów.

Nie charakteryzuje to wciąż, żeby nie zabiegano o interesy rowerzystów. Parkingi dla pojazdów, położone w wystarczająco wyselekcjonowanych mieszkaniach, występują nie ale w Yorku, 143

tymczasem w nieomal jakimś centrum. Wielokrotnie są to zawodowe zadane, natomiast chociażby strzeżone budowle. Inną orkiestrą są ci, jacy użytkują roweru dla dojazdu do stacji lub przystanku klucza dostępnego transportu. Im powierza na stacjach zespół kilkunastu stojaków, a wyjątkowo bardzo ogromna baza parkingowa, przechodząca na najsolidniejszych dworcach w setki stanowisk. Niektóre miasta przedstawiły choćby na drobnych stacjach specjalne boksy dla pojazdów, oddane do wiernego wynajmowania. Droga łączoną pojazdem natomiast łękiem publicznego transportu ocenia się łatwo ulegającym w ucho terminem „bike & ride”.

Niektóre koleje umożliwiają przewożenie rowerów, głównie po wykupieniu dowolnego biletu. W siatce komunikacyjnej aglomeracji berlińskiej przechodzi on trochę więcej część biletu normalnego. Opłata takich podróży z formuły odstrasza codziennie dojeżdżających, posiadają dlatego spośród skłonności pozostawienia pojazdu na stacjach. Odwrotnością istnieje możliwość wynajęcia pojazdu na stacji docelowej. Usługę tą ustaliło dużo mierzących się przewoźników kolejowych. Deutsche Bahn otwiera na wzorzec rowery złapane na blok cyfrowy – kod zamka kupuje się po wrzuceniu zamówienia poprzez telefon komórkowy. Od konsumentów obciąża się roczną składkę 100 euro, znacząco obniżoną dla użytkowników „Bahncard” (zniżkowej strony na serię). Rowery „kolejowe” z porządkiem szły się publiczne w kompletnym mie-

Kolonia – Thielenbruch. Parking rowerowy w odmianie boksów na tylnej krańcówce tramwajowej
b Jacek Wesołowski, 2003

144

ście, istniejąc niejakiem spośród zbiorów rowerów ogólnych istniejących w odmiennych centrach Europy.

Centralne pojazdy udostępniane publiczne pojawiły się w Amsterdamie nieustannie w latach 60. W 1975 r. 350 pojazdów na trzech parkingach zdano do instrukcji ludziom również wpadającym La Rochelle we Francji. System rowerów udostępnianych powszechnie nie zobaczył się wszak w kupa miasteczkach z warunku kradzieży wozów i wandalizmu. Tymczasem jednak gdzieniegdzie działa on spośród ładnym skutkiem, m.in. w Kopenhadze, gdzie system ByCyklen133 chodzi od 1995 r. Wypożyczenie roweru następuje za monetową kaucją, tak gdy bierze się samochody w szybkich biznesach. Finansowanie udzielone stanowi poprzez naciski z zapowiedzi na rowerach. Pojazdów użytkować silna jedynie w określonej strefie, obejmującej szeroko pojęte śródmieście.

ByCyklen siedziały się prestiżowym przedsięwzięciem duńskiej stolicy. „Rowery lokalne w Kopenhadze są sławne na całym świecie. Gdy poznaje się miasto, widać, iż goście podziwiają nimi sterować. Niektórzy sądzą spożywa choćby zbyt wysoką krajoznawczą atrakcję

Kopenhagi! Jednak niech was nie dziwi widok ubranego oficjalnie pracownika na rowerze, który zmierza do biura. Ciż ludzie rzadko korzystają »bicyklów« jak intensywnej opcji dla wózków, motocykli natomiast taryf, jak wybierają przemieścić się w zasięgu miasta. Rowery publiczne to Kopenhaga!”. 134

Obecne kategorie systemu rowerów miejskich stanowią metodę identyfikacji konsumenta oraz przyswajanie opłat za pojazd niezwrócony. Pozostawało się toż niezłe dzięki rozpowszechnieniu kart bankowych. Jest mało sposobów rowerów publicznych. Pierwszy postanowiono w 1998 r. w Rennes. Najczęstszy spośród nich, „Ciclocity”, został przygotowany poprzez spółkę JCDecaux. W Lyonie ustanowiono go w 2005 r. pod okreśłą velo’v. Ideą dokonywania istnieje powiększona platforma parkingów, położonych

w drugich zakładach (na świtu 2008 r. było ich 340). Wszelki z nich wyposażony egzystuje w wysoko stworzony stojak oraz podporę sterującą. Aby pożyczyć rower, należy uprzednio zaopatrzyć się w mapę dostępu, która może pełnić miesiąc lub rok (za oddanie karty ściąga się małą sumę). Rozdanie karty miesięcznej a ustanowienie numeru PIN trwa w asyście jadącej na wszelakim parkingu, po wczytaniu francuskiej karty bankowej (odcina się na tydzień zastaw 150 euro). Karta wstępu służy odtąd jako mapa debetowa, i opłaty naliczone z stopnia używania pojazdów (również godzina niezależny z cen) są odprowadzane z konta odbiorcy. Kartę 133 Występuje słów: duńskie „-by” oznacza miasto, miejscowość.

134 Cytat z witryny oficjalnej ByCyklen, URL: <http://www.bycyklen.dk/> (V '08).

145

roczną wydają miejskie przedsiębiorstwa turystyczne po wypisaniu bonu na zasłon 150 euro. Przed wszystkim wynajęciem roweru robot w kolumnie sterującej zażąda karty wstępu oraz formatu PIN – dla identyfikacji pożyczającego, następnie zwolni blokadę wybranego roweru.

Pojazd wykorzystuje się bezpłatnie do pół pory bądź do ery – zależnie od wariantu strony (zaleca się te użytkowników abonamentu na przewóz miejski). Po terminie ostatniego tytułu naliczana jest składka w zabiegu działającym – ujmuje wówczas sprowokować

do względnie krótkiego obrotu roweru. Rower należy rozliczyć na możliwy postój w nurcie 24 godzin. Za spóźnienie czy kradzież pojazdu chwyta się opłatę dodatkową (jest nią obecnie wspomniana kaucja 150 euro).

Rowerów jest docelowo żyć koło 4 tysięcy. Są one trójbiegowe, są proste oprawy natomiast grube ogumienie. Do wkładania na ścieżki jest wbudowany w oprawę pałac z kluczykiem także spleciona z ramą pętla; ten tenże dom działać chyba do blokowania.¹³⁵

Przekrój społeczny użytkowników sposobu wystawia się przeczyć zdaniom, że rower jest aspektem młodzi także świadomości gorzej sytuowanych. Na 60 tys. abonentów (czerwiec 2007 r.), tylko odrobina ponad połowa (55,1%) wynosi pod 30 lat życia; 34,4% toż przedstawiciele personelu biurowego i opuszczonych zawodów. Tak, długa strona kontrahentów owo studenci i uczniowie szkół średnich (32%). 64% podróży prowadzono pomiędzy dworem natomiast tłem książce. Codziennie rowery miejskie przejeżdżały około 60 tys. km.¹³⁶

W części 2008 r. rowery ogólne istniały w nad 50 miastach. Barcelona nosiła w 2007 r. niemal 220 stacji rowerowych – a mało 107 tys. klientów dziennie. Każdy motocykl egzystował w przeznaczeniu średnio 15 razy dziennie, całkowicie przez 5 godzin.¹³⁷

70% użytkowników zyskało spośród miejskiego pojazdu dla standardowi znanej wędrówek, którą maska tymże wytworzyło transportem zbiorowym. Charakteryzuje się, że 10% podróży zastąpiło podróże

pisane samochodem (3,3%) czy motocyklem, zaś 26% – przemieszczenia piesze. Usprawiedliwia się to, iż najtrudniej odciągnąć wszystkich z samochodu...

Paradoksalnie w Japonii, stanowiącej drinkom spośród znacznie „rowerowych” końców świata rozwiniętego, rozporządzeniu nie jest infrastruktury rowerowej. Rowerzysta istnieje chociażby zobligowany do zdobywania spośród chodnika – skoro ów tkwi (czyli odwrotnie niż np. w Kopenhadze, dokąd mu tegoż nie wolno). Lub dotyczy spośród współczesnego, iż stanie rowerowej

¹³⁵ Witryna oficjalna velo’v, URL: <http://www.velov.grandlyon.com> (V ’08).

¹³⁶ Artykuł Velo’v w francuskiej Wikipedii (V ’08).

¹³⁷ Artykuł Fahrradverleih w niemieckiej Wikipedii (V ’08).

146

infrastruktury nie istnieje wymogiem obowiązującym dla spopularyzowania roweru? Pewnie tak, ale japońskie osiedla nie stanowią oraz zdrowej infrastruktury dla samochodów. Wąskie drogi dużych przedmieść, szerokości niespełna 5 metrów, są niezmiernie stosowne dla pojazdu niż samochodu. Dodając dosyć słaby stan motoryzacji, można sądzić, że pojazd stanowi tam dla wielu lekiem stosunkowo najwygodniejszym.

Miasta Europy muszą ale dziwnego wyjścia. Przestrzeń dzielnic zagranicznych oraz obrzeży wyjątkowo nie była podobnie niedobra dla ruchu samochodowego, jak w Japonii, wobec czego stare centrum złapało się pod inną

presją. Nie zneutralizuje się jej przy uwadze jednego klucza, jaki pozostawał się swego rodzaju komunikacyjno-planistycznym panaceum. Dostrzeżenie roweru jak poszczególnego ze sposobów humanizacji miasta jest niepowtarzalną spośród niezbywalnych powinności.

Niezmotoryzowany, tzw. miękki transport, nie wymagający zwłaszcza rozbudowanej bazy, ale zaledwie stosownego rozwiązania urbanistycznych detali, dobrze ilustruje witalność centrów także osobnych dzielnic. Zapewne więc szczególnie, Paryż – Vélib zawierający ponad 20 000 pojazdów oraz 1451 stacji to największy system rowerów lokalnych na globie b Evan

147

jeśli zaprosi się obraz martwych nawierzchni w jak licznych północnoamerykańskich „Downtowns”. Jakaż to moc w zestawieniu z współczesnym, jak okazuje się wyjątkowe miejscowość,

w jakim potem się chodzi. Żeby zderzyć się destrukcji uczynionej poprzez transport, potrzeba natomiast brać dokładnie sprecyzowaną politykę. Władze Yorku porwały ją w struktury

„hierarchii użytkowników transportu”, razem spośród którą potrzeby likwiduje się w nadchodzącej kolejności¹³⁸:

- piesi
- babki spośród istotami w podkreślaniu się
- rowerzyści
- użytkownicy transportu publicznego
- użytkownicy motocykli także motocykli
- osoby przystępujące w sklepach oraz partnerowi
- nabywcy a turyści przybywający samochodem
- ludzie przyjeżdżający samochodem.

Realizację planu „rzetelnego przejazdu” przez reklamę sportu pieszo-rowerowego podjęto w boku lat 80. Dzisiaj York pamięta jakiś spośród najszerzych w Anglii wskaźników udziału pojazdów w całości ruchu, a jego słynne miastem prosperuje a określa się niezwykle głęboko anizeli miastem średniego osiedla w regionu. York istnieje przypadkiem o tyle praktycznym, że istnieje w społeczeństwie dość niechętnie odnoszącym roweru.

Powróćmy raz ponownie do Danii: „Dobieramy w rowerach miejskich pozytywnego, dynamicznego uzupełnienia organizacje ruchu. Rowery miejskie podkreślają pozycję Kopenhagi jak samego z wiodących miast »rowerowych« na świecie”.¹³⁹

Także jakże się do niniejszego korzysta „modernizacja” robiona w Polsce, gdzie ścieżki rowerowe są rzadkością, oraz jeśli są – toż szczególnie całe przerw dodatkowo wolny wjazdów, gdzie „inteligentna sygnalizacja”

pospolita nie wykrywa podjeżdżającego rowerzysty, gdzie – nawet na uczelniach – brakuje parkingów rowerowych?

¹³⁸ York City Council, Local Transport Plan 2006-2011, s. 46; URL:

http://www.york.gov.uk/transport/Local_transport_plan/ (V '08).

¹³⁹ Wypis z wystawy ByCyklen (V '08).

17 lutego 2003 r. Rada Wysokiego Londynu wprowadziła wypłaty za dostęp autobusem do zasadniczej większości centrum, częste jak „congestion charges” – kwoty za kongestię (czy zbyt przyczynianie się do powstawania korków). Wystawały się one dokładnym komponentem programu wyborczego pierwszego burmistrza Wielkiego Londynu, Kena Livingstone’a, po przywróceniu władz metropolitalnych w 2000 r. Plan wprowadzenia myta za wlot do centra zasada się na praktyce, że jeśli obywatele spłacają za pewne efektywna ewentualnie usługi bezpośrednio, wtedy są skłonni poznawać ich kilka rozrzutnie.

Wcześniej plan opłat za dostęp do centrum sporego centra skorzystano w Singapurze tudzież w Oslo. Tenże dodatkowy wpisano jako wybieg na wejście zasobów na koncepcję tras drogowych pod miastem miasta. W przeciwieństwie do Londynu, w Oslo operuje się niską składką za wjazd, wpłat podejmuje się na rogatkach, zaś wszystkim ustrój względnie nie jest zaplanowany na przeszkoda grupy samochodów w śródmieścia. Można wtedy przyjąć, iż wtedy Londyn utworzył ostatni punkt w formie samochodowej w Europie. Na globie ważny stanowił Singapur, gdzie zespół przepisów pod okreśłą „Area Licensing Scheme (ALS)”¹⁴⁰ ustalono już w 1975 r. Ich czynnikiem szedł się pobór składek za wlot do dziedziny ważnej o warstwy ok. 6 km². Zakaz stary współczesne samotne utrudnienia

dla wózków: asystują im doskonały czynsz drogowy a paliwowy (50% ceny końcowej), formalności celne, również od 1990 r. obowiązuje roczna opłata zakupu samochodów. W skutku, roczny wzrost ilości samochodów opadł z 6% do 4%.

Akcyzy w ramach ALS początkowo obowiązywały jeno w godzinach szczytu, jednak od 1994 r. broniły się obowiązujące przez wszelki dzień (z 7:30 do 18:30). Dla jednych przyjazdów nie istniały piękne – równowartość ok. 3 dolarów – uczestniczyło karmi jednakże wnieść przed przyjazdem do przestrzeni, kupując papierowe zezwolenie istotne dzień 140 Artykuł Singapore’s Area Licensing Scheme w angielskiej Wikipedii (V ’08).

Myto śródmiejskie XXI wieku

czy miesiąc. Chroniło się kosztuje w znanym miejscu wewnątrz znakomitą szybą. Pierwotnie od rat zwrócona dawna należyta grupa pojazdów, w niniejszym wehikuły dostawcze, taksówki oraz autobusy wiozące większą wielkość osób. Później zaostrozono restrykcje – bieżąco nie dotyczą one zaledwie autobusów i rowerów służb ratunkowych. Do ochron zaangażowano 100 policjantów, którzy dyżurowali przy ponad trzydziestu bramkach wjazdowych.

Wpływ wprowadzenia wypłat na powiększenie sportu stanowił znaczny: spadł on o 76% (!) – z 32 tys. autobusów do 7,7 tys. w etapie dwóch pór szczytu rannego dokładnie po przygotowaniu ich zaczynania, jednakże tylko 9% osób przerzuciło się na transport publiczny. Równocześnie spośród obcych badań dotyczy, że skorzystanie tegoż zeszłego w wycieczek do instytucji wzrosło przed 1983 r. z 33% do 70%. Po rozłożeniu wypłat na wszelki doba, ruch spadł o dalsze 9,3%. W nowej połowie lat 90. rozciągnięto strefę należności na śródmiejskie odcinki dróg szybkich, na które przeniósł się znak w motywie ominięcia centrum. Na odległościach zwolnionych z „korków” prędkość jazdy urosła

w wyniku ponad dwukrotnie. Jednak, pomimo wszystkich restrykcji, na strefie niemal 30 lat ilość samochodów wjeżdżających do siedliska także właśnie wzrosła 2,7-krotnie, do ok. 270 tys. dziennie.

W 1998 r. wprowadzono intuicyjny system „Electronic Road Pricing (ERP)”, który zmieniłem ALS. Liczy on na zaopatrzeniu jakichkolwiek samochodów w zawodowy czytnik kartki elektronicznej, który jest podświadomie szukany przez roгатki drogowe, a liczba uruchomiona na umowie jest nieświadomie zmniejszana o czyszczono. Rogatki takie stanęły również wokół krawędzi strefy akcyz w centrum, jak i na dobranych odcinkach dróg maska nim, gdzie obserwowano szczególną kongestię. Automatyzacja umożliwiła zróżnicowanie wielkości należności w niewole z sezonu oraz pola, czyli od rzeczywistego kosztu w kongestię danej wycieczek (już sięgają one z 0,25 do 4 dolarów). W godzinach pracowania ERP zaobserwowano ubytek liczby samochodów o ok. 25 tys. również rozwój niewielkiej prędkości o ok. 20%. W przestrzeni śródmiejskiej ruch spadł do 230 tys. pojazdów dziennie (o ok. 13%). Oczywiście, koleje owe nie są przy dużym aplauzie kierowców, odkrywa się oraz konkretny ujemny autorytet na szosy, dokąd nie przypisuje się poboru opłat. Przebywają im i odporne lokaty w bieżące postaci metra.

Te fakty zajmowały znaczenie przed zawarciem sprząta w Londynie. Komunikując się wewnątrz owym gestem, burmistrz Livingstone tworzył na obiekcie:

- zmniejszenie kongestii;
- radykalne oparcia dla handlu autobusowego;

150

zwiększenie niezawodności c • o do okresu utrzymywania jazdy motocyklem osobowym;

- podniesienie wydajności obsługi towarowej śródmieścia.¹⁴¹

Niewątpliwym uproszczeniem stanowił fakt, że zaledwie ok. 10% przemieszeń w centrum Londynu w godzinach szczytu odbywano samochodem.¹⁴²

System londyński został pomyślany na chwila nowych istotach, oraz przede wszelkim jest z froncie artykułem rozwiniętej mechaniki internetowej. Kontrola podejmuje się za poradą automatycznego czytania tablic rejestracyjnych, zaobserwowanych na obrazie z kamer zainstalowanych na roгатkach. Owe pojedyncze bada komputer w miastu dyspozycyjnym. Organizacją mądrą jest zarząd transportu – Transport for London (TfL), oraz bezpośrednio eksploatacją systemu ściąga się zakontraktowana wewnętrzna instytucja.

Pierwotnie obszar mieścił powierzchnię w barierze wewnętrznej obwodnicy centrum, obejmującą większość ważnych instytucji Londynu. Strefa o przestrzeni ok. 21 km² obejmowała City także część West Endu z krainą rządową; siedziało ją ok. 136 tys. osób. Kordon przedstawiał się z 203 wjazdów i wyjazdów, zabezpieczanych przez ok. 700 kamer. W 2007 r. rozwinięto ją na zachodnie dzielnice Notting Hill, Kensington natomiast Chelsea. Dawna zachodnia granica obszaru, która wydobyła się

¹⁴¹ Transport for London, Impact monitoring. Fifth Annual Report, July 2007, na wystawie oficjalnej URL:

<http://www.tfl.gov.uk>, dział Congestion charging (V '08).

¹⁴² Todd Litman, London Congestion Pricing. Implications for other cities, Victoria Transport Policy Institute,

Victoria (BC), 2006

Singapur – System ERP przy dostępie do miasta miasta bna Chooyutshing, 2008

151

dziś w jego lęku, inną trasą aktywną od rat. Interesujące, że prąd samochodów dostających spośród niej, pozostał po podniesieniu strefy praktycznie bez poprawek. Na ulicach otaczających obszar powiększenia odnotowano rozwój związku o ok. 5%.

W Londynie koszt dzienny wjazdu istnieje dobrze doskonalszy niżeli w Singapurze natomiast awansuje

8 funtów (zwraca się zniżki przy opłatach miesięcznych czy rocznych). Stawka zaczyna z poniedziałku do piątku w godz. 7-18. Chodzi ją wnieść w doba przyjazdu za radą karty internetowej, SMS-em uwielbiaj w wytypowanych sklepach (PayPoint). Wolno też płacić wjazd innego dnia, ale osiąga ona więc do 10 funtów. Później wchodzi obecnie opłata karna, zwiększana wraz z zwlekaniem się okresu zwłoki.¹⁴³ Zaś firmy uważają perspektywa dostarczenia pojazdów w zarządzie transportu, dzięki czemu mogą wprowadzać zapłat „z dołka” – po 7 funtów za wszelki dobę, w jakim stwierdzono wjazd lub rozważanie się roweru po strefie. Od stawek jakiegokolwiek są samochody miejskie, minibusy

powyżej 9 miejsc, taksówki, karetki pogotowia, samochody policyjne, straż pożarna, motocykle, małe trójkołowce, samochody poruszane paliwem alternatywnym, pojazdy osób niepełnosprawnych, rowery. Najemcy zajmują zezwolenie do 90% obniżki.

W przyrównaniu do terminu sprzed wprowadzenia myta, zakres lotu na obwodzie strefy uległ prawdziwym zmianom. Wartość samochodów wjeżdżających ograniczyła się o 21% w dziewiczym roku wchodzenia stawek, ilość samochodów osobowych przekraczających kordon spadła nawet o więcej 1/3 (do spojrzeń. 130 tys.; podniosła się wewnątrz to o ok. 7 tys. liczba taksówek, wyizolowanych z utrzymywania myta). Ruch wewnątrz okolicy zmniejszył się o 15%, natomiast kwota wyprawy rowerowych w niej powiększyła się o 43%. Obciążenie ulic obwodowych pogłębiłoby się bardzo lekko, co wykonało pozytywne oczekiwania TfL. Mało lat później też masę powróciła choćby do kształtu z 2002 r. Kongestia (mierzona wydłużeniem czasu podróże ze powodu na cokolwiek płynny ruch) poprzednia w 2006 r. młodsza o 8%, jednakże w nawiązaniu do potencjalnego ruchu, który egzystował w tych jednych powodach transportowych (w okresie obowiązywania myta przedstawiono wiele udogodnień dla pojazdów a pieszych), zmniejszenie kongestii szacowane jest na 30%. O jakiś 40% uszczupliła się też liczba wypadków, w jakich nawiązano obrażenia. Co więcej, strefa miała zbawienny prestiż na intensywność sporcie na alejach idących do centra, co przełożyło się na jasno zmniejszony skok we zupełnych krajowych dzielnicach (podobnie na nawierzchniach bocznych). Do niekorzystnych zjawisk należy spadek przeciętnej prę-

¹⁴³ Początkowo myto wynosiło 5 funtów. Jego podniesienie nastąpiło wespół z zawarciem możliwości

płacy na identyczny dzień.

152

kości pojazdów w obrębie centralnym – po wczesnym skoku z 14 km/h do spojrzeń. 17,5 km/h, prędkość bieżąca w 2007 r. wynosiła ok. 15 km/h. Pewnie owo następować z

prac

transportowych oraz upowszechniania preferencji dla pojazdów i pieszych.

Nie dostrzeżono wpływu na ceny nieruchomości ani więcej paktu z koniunkturą spółek także sklepów, jaka pielęgnowana stanowiła poprzez czynniki makroekonomiczne także badane już wcześniej myśli do deglomeracji. Pomimo iż znaki ekonomiczne wykazują wzrost koniunktury, podobny, oraz sezonem skuteczniejszy, kiedy w następującej strony centra, managerze natomiast handlowcy są grupą nieufną wobec wprowadzenia myta. Aż 60% cen zbyt obowiązujące a intensywnie ważne bariery powiązane spośród transportem.

Jednak zaledwie prawie 20% z nich przestrzega, że obniżenie ilości odbiorców posiada ujemny prestiż na utrzymywanie prac.

Wprowadzenie sum nie wykonało te załamania systemu autobusów natomiast zmiany, który dobrze rozbudował ofertę. Obciążenie tempa także pociągów regionalnych podniosło się co zasada tylko nieco. Natomiast, w porównaniu z 2002 r., liczba samochodów docierających do powierzchni wzrosła o 23%. Punktualność autobusów skoczyła we wszelakich dzielnicach centralnych. Duże opóźnienia zmalały o ok. 30% w pierwotnym roku obowiązywania strefy, a w kolejnym o dalsze 18% (później ich ilość wahała się nieznacznie). Ilość podróży autobusów przebywających przez szereg powierzchni w 2003 r. urosła o 37%, zaś nieograniczona liczba przelotów w środowisko miasta – o 18%, co znaczy, iż współczesne one opasły główny obowiązek zmiany struktury podróży. Jednakże, po wczesnym dużym

przyśpieszeniu motocykli (o 7%), ich reakcja zmalała wewnątrz przestrzenie o 11%.

Niestety uznaje wspanialszych faktów z egzekucją należności. Te, jakie są, dają się najbardziej do autobusów obcokrajowców; ambasady poszczególnych państw wręcz zabraniają ich pokrywania, tłumacząc, iż jest obecne organizacja opodatkowania zakazana z zarządzeniem międzynarodowym. Niczym się zdaje, przedtem nie rozstrzygnięto tego kresu. Średnio opłaty wkłada się za ok. 110 tys. pojazdów dziennie (z czego 98 tys. toż wózki osobowe). W roku podatkowym 2006/07 naciski z sum wyniosły 123 miliony funtów – o tyle więcej wzrosła liczba dodatkowa do zainwestowania w modernizację transportu publicznego, co stanowiło projektem postępującym ich wkładaniu. Jednak zyski ostatnie są znacząco węższe aniżeli sądzono, natomiast koszty obsługi systemu – znaczne. Wprowadzenie sposobu stanowiło sporadycznie istotną inwestycją – tenże wyłącznie wydatek rozszerzenia

okolice na zachód wyznaczano na 120 milionów, więc tyle, ile cały roczny przychód.¹⁴⁴

144 Simon P. Smiler także in., City Transport Info. Advocating Better & Environmentally Sound Public Transports,

URL: <http://www.citytransport.info/Frame.htm> (V '08).

153

O zrezygnować się do układu lokat w budowę transportu generalnego, w którym jest londyńska strefa płatnego dostępu. System pozostał postanowiony w sercu metropolii, w którym od zwrotu lat 60. a 70. nie powstała żadna razem nowoczesna grupa kolejce podziemnej (wydłużenie drogi metra Jubilee Line, jakkolwiek odkryte w kondycji, musi w gruncie eksploatacyjnym sumować się z parametrami starszego odcinka krzywych). Przynajmniej od ćwierćwiecza przekazuje się natomiast rejestruje o

zawartości

średnic szybkiej organizacji regionalnej, o postaci naziemnych linii tramwajowych w sercu. Faktycznie natomiast nawet zmiana kursów w metrze stanowi jeszcze możliwości miasta, rozbudowa istniejącej prostej średnicowej kolei („Thameslink”) transportuje się również wszelką normę, ciąg nie zmierza się z dofinansowaniem (albo wyraźnie go mówi), poprzez co wszystkie pozostałe zamierzenia pozostają w płaszczyźnie planów. Środki „push” są czyli w Londynie ograniczone przeważnie do przeciętnych działań modernizacyjnych, w czele wzrostu ekonomicznego miastu zostają głównie środki „pull”. Jakież to kontrast w poglądu do Paryża czy choćby Singapuru. W gruncie technologicznym, ograniczenie szybkości jazdy, będące z paru lat w Londynie, jeśli dotyczy i pojazdów (oraz nie stanowi współczesne czytelne w oświetleniu oficjalnych informacji), tworzy

zapytania

o możliwości używania mózgow zawierających być „odzyskiwaniu” powierzchni ulic dla pieszych natomiast urządzania przywilejów dla pojazdów.

Myto londyńskie stanowiło pewną spośród istotnych sprawy w wyborach samorządowych 2008 r. Dodało się do przegranej burmistrza Livingstone’a. Jego student obie-Oslo (Norwegia) – brama do brania wpłat za wjazd do miasteczka samochodem b Jacek Wesółowski, 2003

154

kuje m.in. rewizję systemów wprowadzenia podwyższonej ceny 25 funtów dla najbardziej trujących motocykli i obserwację przedstawienia miesięcznego abonamentu. Za rozpoczęcie dowolnych działań vox populi ukarał „zielonego” burmistrza, i nagroził przedstawiciela partii, która z przynajmniej 20 lat omawia się za polityką „niedopłacania” do transportu publicznego...

Pomysł należności za przyjazd do serca dostaje tymczasem coraz dobrze osiedli.

W Anglii, dodatkowo przed stolicą, w 2002 r. włożyło je stare Durham. Zanotowano tam aż 85-procentowy spadek pierwszej samochodów podróżujących do centrum.¹⁴⁵ Używa się je podobnie w Znojmie na Morawach, i i w Rydze plus w Valletcie na Malcie (od 2007 r.). Wśród ważnych osiedli z 2006 r. (od 2007 na przewlekłych zasadach) cierpi karmi plus Sztokholm. W referendach, jakie dokonały się w osadzie w myśli utrzymania myta, wszystkie ludy podmiejskie opowiedziały się przeciwko, i ludzie stolicy niewielką przewagą głosów – za. System ale ustalono na realiach kompromisowych: owoce z czyszczona staną wyciągnięte na rozbudowę sieci samochodowej w osady, zaś nie dopiero na reformę transportu zbiorowego samego Sztokholmu.¹⁴⁶

Gdy pewnie, wprowadzanie zapłat za przyjazd do serc stanowi w silnych centrach trudną akcją nie tylko fachową, jednakże oraz życzliwą. Tymczasem jednak, postanawia ono najznakomitszą dziś formę „uwewnętrzniania” kosztów zewnętrznych, wytwarzanych poprzez pojazd. Przylegając do randze „otwartych” sposobów formy ruchu, pozwala zarobić wymierne rezultaty na panującej sieci ulicznej – a zatem w charakterze wykraczającym poza jeden region restrykcji. Dziedzinę z niniejszych schematów kłóci

się od nauce tym, że suma nie jest rozdzielona w funkcje od oryginalnych

kosztów wytwarzanych przez konkretny motocykl i widoczny kurs. Najbliższa ideałowi

stanowi chyba formuła ustanowiona w Singapurze, gdzie jeszcze metoda nie wiąże się z orwellowskim światem niewidzialnej ochrony za ochroną kamer, natomiast nasuwa pro owo profesjonalnego akcesorium wozu.

W Londynie różne są szacunki pierwszej samochodów, którym upodabnia się uniknąć wypłat za wlot do przestrzeni centralnej. Na razie, po średnich wynikach wczesnego roku działania systemu, efekty kolejnych lat dość nie są dobre. Obrońcy systemu pytają, co aby się działo, gdyby powrócił wszystkie zwrot pierwotny. Bądź stanowi wówczas

dotąd „dziecięca choroba” tej reform – przejawia się wkrótce.

145 Smiler także in., City Transport Info... (V '08).

146 Artykuł Stockholm Congestion Tax w angielskiej Wikipedii.

155

Niemal 200-tysięczna Bazylea, centrum około 350-tysięcznej aglomeracji, jest przełomowym centrum nad wysokim Renem, wciśniętym w narożnik Szwajcarii, gdzie Niemcy przeżywają się z Francją. Toż rzadkie znoszenie nie przeszkadza centrum istnieć polską stolicą wielonarodowego regionu, do jakiej teraz 20 lat owemu dojeżdżało aż 45% ludziach podejmujących. Struktury miejskie wykraczają daleko poza normy Bazylei, osiągając nie dopiero w głębia kantonów Basel-Landschaft natomiast Solura, lecz podobnie na lokal Francji także Niemiec. Centrum, rozcięte rzeką, oznacza się

spośród miasta dobrego – Grossbasel natomiast spośród długotrwałego przedmieścia, Kleinbasel. Wcale egzystuje

Bazylea miastem szczególnie tanim spośród gości, spędza przede wszelkim z sektora, handlu natomiast kazania ekonomią.

W następnej połowie lat 70., kiedy globalne centra Europy, Bazylea była faktycznie zalana samochodami. Parkowano wszędzie: na wywiadach dostawczych, trotuarach, narożnikach ulic. Jednocześnie miasto nie istniałoby ospałe od często wyraźnych tezy deglomeracyjnych. Następował ubytek pierwsze pomieszczeń aktywności w centrum¹⁴⁷, natomiast też – co niebezpieczniejsza – spadek energii śródmiejskiego handlu. Miasto wpisałoby sobie zbyt cel zmniejszenie tego biegu. Materiałami do owego przeżywała istnieć premiera duża a unieruchomiona spośród nią strategia transportowa. Rozpoczęty wcześniej projekt budowy podziemnych parkingów w skupieniu puściłby w 1990 r. zatrzymany za sytuacją cywilnego protestu.¹⁴⁸ Przystąpił się długoletni spór między pomocnikami a uczestnikami otwierania miasteczka dla motocykli, w rezultatu jakiego policje mu-

147 W 1975 r. 44 500, w 1982 r. 43 800 (Bericht..., ss. 20-21).

148 W terażniejszym porządku system jзд transportem miejskim, samochodem również pieszo-rowerowych podawał się jak 45:22:33 dla dobiegających do czynności za miasta (oraz 41:37:22 dla całych) – a wtedy był kryterium taki, jak teraz w Polsce. 28% kobiet odbierających w strefach centralnych (13 tys.) przyjeżdżało samochodem. Wszystkich zajęć do parkowania stanowiło spojrzeń. 10,3 tys. Wiadomości

spośród: Bericht des Regierungsrates zum Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der

Innenstadt, raport zarządu miasteczka dla uczestników Całej Konferencji kantonu Basel-Stadt,

1986.

Bazylea – forma na ukochane
miasto

156

nicypalne oddały z programów powiększenia liczby zajęć postojowych¹⁴⁹ tudzież na świeżo ustaliły metodę transportową. Przypisywała ona posłużyć zwiększeniu urodzie również popularności miastu kolejnymi sposobami.

Zanim zdobyło do „akcje” o parkingi, osiedle przechodziło już „niebieską strefę”, przedstawioną na przewagi ustawy federalnej w 1986 r. Jej obowiązkiem istniała racjonalizacja wykorzystania otwartych mieszkań: strefa ograniczyła radykalnie długość parkowania w godzinach pracy, co usunęło grupa podwładnych w centrum.¹⁵⁰ Odpowiedziano, że parkingi mają dostarczać przede ludziom mieszkańcom pierścienia spodniego oraz menedżerom posiadającym tam firmy, zaś wówczas później – gościom, mężczyznom a partnerom.

Potrzeba istniałoby jednakże tylko obywatelskiego protestu, ażeby owy wygląd prac doceniono zbyt kluczowy. W 1991 r. pozostało zatem ustawowo zabronione publiczne subwencjonowanie

konstytucje zaś obronienia postojów na obwodzie kantonu Basel-Stadt,

o ile nie są to parkingi systemu „P+R” albo parkingi dla mieszkańców.¹⁵¹ Sprawdzono to, iż ze motywu na obniżoną zdolność sieci pospolitej oraz potrzeba redukcji zanieczyszczeń wytwarzanych przez pojazdy, pożądana liczba całkowitych środowisk parkingowych w gniazdu miasteczka liczy pobyc na zakresie podstawowym (tj. 10,3 tys.). Zauważono, że wymuszenie rotacji zadowala bardzo dziewczyn: długotrwałe miejsce parkingowe jest jedynie trzy metamorfozy w biegu dnia, i siedlisko dla klienta pewnie stanowić zużyte przez 10-12 samochodów dziennie. Jednak, po układach z kupcami utrzymującymi, że 20% klientów przybywających do składów samochodami daje 50% obrotów, zdecydowano zwiększyć pełną pierwszą lokum dla użytkowników zaś goszczących mieście (zrobiła ona całkowicie ok. 7 tys.). W parkingach kubaturowych nie wprowadzono ograniczeń długości postoju, założono jednak normy, które usuwają masowość zjawiska długotrwałego postoju (ok. 27 franków za dziewięć pór lub ok. 200 franków za miesięczny abonament).

¹⁴⁹ Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt – uchwała Wielkiej Rady

Kantonu Basel-Stadt z 21 marca 1990 r. Wyeliminowała ona koncepcję publicznych postojów na krajach

w łącznym władaniu (§1). Ewentualne próby budowy parkingów otwartych przez inwestorów indywidualnych na ich racjach są też praktycznie niemożliwe, bo wykraczają poza przepisy budowlane (o czym mocno).

¹⁵⁰ Ustawa federalna Signalisationsverordnung (SR 741.21) z 5 września 1979 r.; uściślenie kantonalne,

dopuszczające parkowanie długoterminowe domowników natomiast wybranych części użytkowników: Verordnung

über unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung) – uchwała Regierungsrat

Kantonu Basel-Stadt z 8 kwietnia 1986 r.

151 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS), ustawa Wielkiej Konferencji Kantonu Basel-Stadt z 7 X 1991 r.,

§17. Ustalenie taryf na twardości Verordnung über den Betrieb der Parkgaragen Elisabethen, Steinen, City

und St. Jakob sowie des Parkplatzes St. Jakob (Parkgaragenverordnung) – uchwała Regierungsrat Kantonu

Basel-Stadt z 12 października 1992 r.

157

Sumą za parkowanie objęto zresztą stopniowo większość ważnych obszarów „strefy niebieskiej”. Aby ograniczyć handel pojazdów szukających pola do parkowania, na jezdniach dojazdowych ustawiono tablice scentralizowanej sygnalizacji dowolnych miejsc na parkingach.

Sklepy nowo projektowane mogą zaopatrzyć postoje na samodzielnym placu w dawki malejąco proporcjonalnej do łącznej wielkości (z 2 znaczeń przy sklepach najniższych do 204 pomieszczeń przy powierzchni 10 tys. m² brutto), pomniejszonej o indeks dostępności przy obsłudze transportem miejskim – jaki w serce wynosi 0,7.152 Potężne inwestycje, gdy olbrzymie źródła handlowe, muszą się zawsze przypuszczać

z odmową kompetencji w teraźniejszej wątpliwości, wobec niekorzystnego wyniku ogólnego rozrachunku

chłonności sieci ulicznej.

Pojazdy stwierdzone na lokalu źródło są szansa parkować zawsze.

Celem polityki parkingowej wobec najemców stanowi zabezpieczyć ulice, przedogródki oraz podwórza od parkujących pojazdów. Okolica ścieżki powinna dostarczać wymiany natomiast lub krótkotrwałemu parkowaniu przez goszczących. Szacowano kiedyś, że poprzez zintegrowanie garaży różnej wadze wolno by nasycić 3 po-

152 Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen auf privatem Grund (Parkplatzverordnung,

PVV) – uchwała Regierungsrat Kantonu Basel-Stadt z 22 grudnia 1992 r. § 6, 7.

Bazylea – Leonhardsgraben. W decydującym centrum Grossbasel wszyscy trzymają znane znaczenie, choć miedze nie są duże

b Jacek Wesołowski, 2000

158

trzeb. Jednak udostępnienie aktualnych pomieszczeń postojowych musiałoby polecieć za sobą likwidację takiej teź pierwszej stanowisk stojących, skoro ich forma miałyby osiągnąć pomoc z sumy publicznej.¹⁵³ W peryferyjnej dzielnicy śródmieścia wyznaczono obszary potencjalnych parkingów podziemnych – niektóre pod wspólnymi terenami zielonymi, odrębne oczekiwane przy nadziei konstrukcje domków państwowych. W źródła ludzie powinni też wynajmować miejsca parkingowe na parkingach komercyjnych.

Utrzymaniom w domach nowo realizowanych że prowadzić poszczególne zajęcia parkingowe, i daleko, jeśli przebywają 140 m² (lub wartość pięciu pokoi).¹⁵⁴

Dowolnej spółce przysługują 2-3 pozwolenia parkingowe, obojętnie z jej liczby

– nie zapewniają one natomiast dostępnego miejsca. Przecież w pałacach biurowych,

przemysłowych także magazynowych, nowo zakładanych czy przebudowywanych, określenie rekordowej ilości stanowisk wynika z zasad strefy użytkowej, wypadającej na zasadniczego pracownika (zależnie z prac) pomniejszonej pięciokrotnie. Dalej znak tenże łagodzi się ciągle mocno, w zależności od 153 Umweltschutzgesetz..., §17 pkt 2.

154 Parkplatzverordnung, §8.

Bazylea – Barfüsserplatz . Po lewej – centrum notatek oraz kieszenie miejskiego przewoźnika BVB bnd Lutz-R. Frank, 2008

159

form obsługi transportem publicznym – w miastem zwiększa się go poprzez otwarte aktualnie 0,7. Nie zgaduje się przy tymże przeciętnych mieszkań nadzwyczajnych dla nabywców.

Płynie spośród bieżącego, iż w centrum w zamkach nowo planowanych miejsce parkingowe przypada co dużo na 7 osób.155 Ponadto, kantonalny Baudepartement

że trwale, ze względu na realia dojazdu także profilaktykę otoczenia, zażyczyć sobie urządzenia postoiu na różnym czynnym lokalu, który istniał umieszczony nawet 300 m w kolumn jasnej od budowanego domu. Prawo kantonalne bezpośrednio wyklucza możliwość parkowania grup typów firmy otwartych na

gruncie państwowym, zamkniętym dla innych mieszkańców.156 Pracownicy stanowią stosować z tramwajów, chodzić pieszo i kierować rowerami. Dla osiagających samochodem zaprojektowano urządzenia „P+R” również na pozornie miasta, kiedy tudzież na ścianie strefy centralnej. Umieją one trwać obiektem finansowania globalnego.

Przebieg tras rowerowych został uchwalony po raz ważny aktualnie w 1975 r.157

Poczęto od urządzania dwóch odległości na niemal obciążonych ulicach. W rzadkim okresie zwrot rowerowy wzrósł o 21% (lata 1975-80). Na zwrocie wieków przechodzono realizację budowie o kompletnej długości 140 km, co wraz spośród 285 km na kraju kantonu Basel-Land daje piękną pułapkę w nienaruszonej aglomeracji. Ścieżek rowerowych jest parę pracowników: w trzyma

wydzielone, stany dla pojazdów na szosach (w tym działy przeciwstawne do ważnego trendu lotu, przy ograniczeniu szybkości do 30 km/h możliwe nawet bez dzielenia), zawsze zorganizowane po ściągnięciu drogi, pasy łączone autobusowo-rowerowe i ulice o ruchu 30 km/h (bez eksploatacji pojazdów). Znanego stylu manifestacją nowej procedury stało się zamknięcie przejścia podziemnego przy dworcu natomiast wydatkowanie go dla pojazdów. Specyfiką kraju są ścieżki przekraczające granice państwowe. Na rowery czekają znaczenia do parkowania na dworcach i krajach linii tramwajowych. Na moc dworcach kolejowych rowery można dostawać (od 1952 r.). Rowery wolno też, poza horyzontem, przewozić tramwajami – ujmują one w współczesnym projekcie dodatkowe stelaże

wewnątrz wagonów. Teraz ok. 17% podróży, w ostatnim dojazdów do robocie, podejmuje się rowerami, których istnieje o połowę dobrze niż samochodów. Sprzyjający „miękkiemu transportowi” klimat ulic daje w przyzwoitej mierze normalnie poszerzana strefa „Tempo 30” (czy ograniczenia szybkości do 30 km/h), osłaniająca przede jakimkolwiek ścieżki mieszkaniowe, a nieraz też mocniejsze ulice miasto.

155 Parkplatzverordnung, §4, 5.

156 Umweltschutzgesetz..., §18.

157 Jürg Tschopp, Integration of bicycles and public transport in Basel, Switzerland, Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Hochbau- und Planungsamt, 1997

160

Tramwaj elektryczny, włączony w 1895 r. natomiast z razu otrzymujący się w gestii miasta, ujmował w Bazylei gęstą sieć dróg miejskich, ukończoną w 1934 r. (w 1997 r. 49 km linii). Wypełniała ją 6 dróg wylotowych, z których branżę przynależała do pozostałych przewoźników.

Ponownie w „samochodowym dwudziestoleciu” (1950-1970) traciło się, że tramwaj zostanie anulowany: w centrum rozwijano sieć trolejbusów (1941, 1956), francuskie natomiast niemieckie gminy stopniowo zmieniały linie transgraniczne, zaś jedni bazylejczyści częściowo nie przegłosowali usunięcia tramwajów w referendum (stosunkiem

głosów 1:1,2; 1955 r.). W kręgu miasta etapy te sprowadziły wszak raptem jedną kasację linii, tramwaje dotrwały a do zmiany koncepcji prawie kompletne.

Ograniczeniom dla wózków musiała dokładnie towarzyszyć nowoczesność i uprzywilejowanie transportu miejskiego. Teraz sama organizacja ruchu okrężnego uprzywilejowała tramwaje. Czerpały one, jak dotychczas, przejeżdżać przez miasto, ulicami z skokiem małym, podczas gdy wyłącznie płatne parkowanie miało podejmować się na jego obrzeżach. Atrakcyjność tramwajów korzysta plus gwarantować szeroka częstotliwość: pojedyncze linijki (dodatkowo część omnibusowych) są stosowane co 7 natomiast pół

minuty. 158 Na charakterystycznej osi przebywającej przez handlowe miasta, tramwaj jedzie średnio co ok. 70 sekund. Aby zaoferować dostatecznie mnóstwo zajęć mieszkających, na części tras wprowadzono pociągi trójwagony (np. „Grossraumwagen” spośród dwiema przyczepami, lub dwa „Grossraumwagen” z przyczepą w surowcu) albo obejmuje je schemat dwóch wagonów przegubowych. Każde kombinacje przyjmują nawet 45 m długości, a aktualne przy zarządzaniu handlu niewielkimi i krętymi ulicami dyrektora miastu. Podstawowa sieć linii miejskich podawana istnieje przez Basler Verkehrs-Betriebe.

W 1997 r. BVB miało 129 samochodowych natomiast 78 doczepnych (niektóre częściowo niskopodłogowe)

wagonów tramwajowych, autobusów zaś dopiero 82 (w niniejszym poszczególne na pośpiech) także 8 trolejbusów. 159 Wąskotorowe tramwaje (1000 mm), obsługujące 8 linii, wykonywały cztery razy masę czynności przewozowej niż omnibusy, mimo że ich platforma stanowi poniekąd krótsza od autobusowej (49 km natomiast 57 km). Wagony w Bazylei są bardzo długowieczne: w 1997 r. ok. 30% z nich istniałoby zrealizowanych w latach 1948-51. Wagonów niskopodłogowych powoli nie było – korzystano tylko krótkie niskopodłogowe człony czy przyczepy z blisko obniżoną podłogą. 32 dziewięcioczłonowe wagony Combino wprowadzono dopiero z 2000 r. Choć schemat jest rewolucyjny, obecnie w latach 80. miał komputerowo sterowaną centralę ruchu. Nowoczesność można same mie- 158 Pierwotnie co 6 chwili w doba zaś 15 minut wieczorem – obecnie częstotliwość wieczorną zagęszczono

do 12 minut.

159 Oddane wewnątrz BVB Geschäftsbericht 2007.

rzyć ułatwieniami, które potwierdzono tramwajom: wzbudzana sygnalizacja pospolita istnieje zwyczajna, gdzieś wprowadzono (kosztem jezdni) wydzielone torowiska albo wysunięte krawężniki na przystankach, umożliwiające siadanie z chodnika.

W osady jest organizm Baselland Transport AG (BLT), stanęły w 1974 r. z integracji podmiejskich przewoźników tramwajowych. Firma obsługuje trzy formy tramwajów miejscowych (w ostatnim niepowtarzalną obsługującą gminę francuską) przy usługach 100 wagonów natomiast sylwetki autobusowe (30 pojazdów). Od 1995 r. wszystkie tramwaje regionalne bezpośrednio kroczą na ulice miast, otwierając wszystkie miejscowości, a ich spowodowanie do Dworca SBB specjalnie skomplikowało a no pilnie złożony tramwajowy węzeł. Koordynacją sieci tramwajów, autobusów a pociągów lokalnych podporządkował się związek transportowy Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), obejmujący 163 gminy tkwiące w granicach czterech kantonów. Sąsiadujące obszary Alzacji i Badenii, objęte lokalnymi systemami oceny zunifikowanej, są powiązane taryfowo z TNW – legalny jest np. kup kuponów i abonamentów transgranicznych. Od momentu zaplanowania TNW (1987, zmiana zasad 1990) udział transportu wszechstronnego w kantonie Basel-Stadt w jazdach do rozprawie (szkoły) dorósł z 65% do 70%, w osady

bd where_am_i, 2007

Bazylea – ulice Grossbasel. Postać mieszkania w źródle miasta o uniwersalnej randze bna IzuenGordelekua, 2006

z 39% do 46%, na peryferiach z 35% do 37% przewozów.¹⁶⁰ Z nowych układów transportowych TNW wyodrębni się oprócz tym, że nie tworzy samodzielnej biurokratycznej struktury, natomiast jej prace pełni zarząd samego z lokalnych przewoźników (BLT). Normą prawną jego stania wieczna się transakcja pomiędzy zainteresowanymi kantonami a przedsiębiorstwami komunikacyjnymi. Pośród jej systematycznych postanowień trafia się np. zobowiązanie kantonów lub lud do subwencjonowania każdego abonamentu kupionego przez najemcę (25 franków).¹⁶¹ Abonament wystawał się dzięki obecnemu marni – podróżnego zjadał on wyłącznie 59 franków miesięcznie (64 franki w 2008 r., przy zakupie abonamentu rocznego stawka miesięczna wpada do 54 franków). Ustanowiony na owych dewizach w 1984 r., był 23 lata później w zajmowaniu ok. 37% mieszkańców kantonu Basel-Stadt. Wydziela się go pocztą, by niewątpliwie było, jaka racja należnej subwencji przysługuje TNW od pojedynczych gmin czy kantonów (legitymowanie użytkowników przy wykupie egzystowałyby w czarnym stylu). Przypomnijmy dla porównania: koszty parkowania wózka na parkingu kubaturowym w gnieździe obejmują od 1 franka za godzinę nocą do 1,50 franka za pół epoki wstępne popołudnia. Pozostawienie pojazdu na etap książce kosztowałyby dlatego poniekąd 30 franków dziennie czy miesięczny abonament za ok. 200 franków. Mimo popularności, transport masowy stanowi finansowany przez kanton natomiast rady ilością powyżej 50 mln franków rocznie, lecz jego owoce nie są nieczułe na podłożu własnych biur. Wszystka kolumna tramwajowa była niespotykana, od 6% do nawet 60%. W przeciwieństwie do formy miejskich, trasy europejskie były dochodowe¹⁶², co istnieje kolejnym dowodem żywotności tramwajów dojazdowych. Zaś wysokie kursy obsługi natomiast – widzianej jak potrzebna – rozbudowy sieci trolejbusowej,

skłoniły centrum do łagodnego odbywania na trasę autobusową – tradycyjne linie trolejbusowe powtarzają do kadry samochody na biogaz; ich linie są stopniowo przedłużane. Stanowi owo „pod strumień” prowadzących obecnie trendów, jakie wolno zaobserwować w Zurychu, Genewie oraz Lyonie.

Blisko ostatnie, dzięki zorganizowanie wprowadzanej polityce proekologicznej, że znaleźć kolejne naprawę spore centrum, w jakim praca samochodowa byłaby parę problematyczna.

Szczególnie sugestywnie wypada porównanie klubie z równej ilości Genewą: mocno obciążona śródmiejska arteria Bazylei odbywa tylko ok. 40% ruchu

160 Przekazane spośród witryny TNW, URL

<http://www.tnw.ch/content/tnw/unternehmen/zahlen.aspx> (V '08).

161 TNW, Rechnenschaftsbericht. 3 Jahre TNW, Basel, 1990.

162 Baselland Transport AG Geschäftsbericht 1994.

163

podobnej arterii genewskiej, oraz nasilenie skoku na dodatkowych kawałkach siatce jest takie, niczym na bocznych ulicach śródmieścia Genewy.¹⁶³ Prostymi środkami, bez wysokich inwestycji, z użytkowaniem jakiegoś zrozumiałego sposobu, osiągnięto stan harmonii, w jakim śródmieście jest oczywiste, mało hałaśliwe, gniazdo jest głośne wśród obywateli, odległości są krótkie, a każdy kontrahent drodze pewno poczuć się bezpieczny. Badanie społeczne ludzi przygotowane w 2007 r. wykazało, że 95% badanych jest ukojonych spośród transportu miejskiego, choć jednocześnie wzrosła liczba jednostek przyjmujących sytuację drogową za kłopotliwą (z 6,6% w 2005 do 8,3% w 2007 r.). 87% osób steruje się codziennie bez postępowania samochodu (skok z 83% w 2003 r.). Co interesujące, Bazylea przynależy do aktualnych sporadycznych miast, gdzie spada wskaźnik motoryzacji: liczba gospodarstw domowych bez samochodu skoczyła z 38% w 2005 r. do 40% w 2007 r.¹⁶⁴

Bazylejczycy naturalnie planują dodatkowe impulsy na owo, żeby było stale ciszej, pewnie także wygodniej. Właśnie odnosi się na rewitalizację kluczowej relacji międzynarodowej do Weil am Rhein (planowane wprost w 2012 r.). Zobaczymy, co coraz wymyślą.

163 Jacek Wesołowski, Transport publiczny. Reforma także fakty to, jako: Zeszyty Naukowe nr 918,

Wyd. Politechniki Łódzkiej, Łódź, 2003, s. 266.

164 Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Politikplan 2008-2011, na witrynie oficjalnej kantonu, URL:

<http://www.bd.bs.ch/politikplan-2008-2011.pdf> (V '08).

Bazylea – przystanek przesiadkowy przed dworcem kolejowym Basel SBB bnd NeiTech, 2006
164

Zaprezentowane przypadki „prawdziwych realizacji” w spółek transportu samorządowego oraz jego szerokiego miejsca działają mało złudne wrażenie, że kieruje w terażniejszych przestrzeniach były ciąg w kursu sytuacji bardziej uprzejmych dla odbiorcę, dla centra oraz dla centra. Pewne z nich obecne tymczasem małe „wyjątki”, zatrudniające najnowocześniejsze technologie, lub „zjawiska” artystycznego designu. Lecz wszakże nie wszędzie faktycznie jest. Opowiada współczesne nie właśnie czubków określanymi tradycyjnie mianem

„Trzeciego Świata”, jednak podobnie aktualnych, które pozbyły się gorsetu centralnie planowanej gospodarki, odrzucając wraz spośród nią oraz opiekę nad częścią działalności całościowych także respektując rozległe pas liberalizmu w progu ekonomie komunalnej. Stymuluje tenże przewód działające cywilne zróżnicowanie powstałe na posadzie wolnorynkowej gospodarki, wzmocnione liberalną ideologią dążącą w branże, które powinny żyć branżą dobrze wziętego interesu globalnego.

Stanowią miasta, które przestały się przejmować zarządzaniem transportem publicznym, i gdzie kładzie się on niejako jeno na wysłużonych pojazdach uczęszczających do nazw prywatnych, jeżdżących czym wybierają, dokąd chcą a kiedy wymagają. Są miasta, jakie jedynie grają, iż pięknem administrują, pozostając w marazmie kierowniczym w zakresie obowiązkowej polityki transportowej i dopuszczając do jego idącej dekapitalizacji. Stanowią same miasta, w których wszelkie surowce dające usługi w bieżącym profilu podlegają scentralizowanej polityce samorządu, ze całkowitymi wartościowymi konsekwencjami na pas informacji, zgodności a uzupełniania się (i nie konkurencji). Liczby więc organizmy społeczne tam, gdzie stawka mądra jest niemoralna, oraz co za owym chodzi – wyjątkowo pospolity jest odcień motoryzacji. Paradoks polega na terażniejszym, że

tych liczbach stosuje się z wytycznej częściej aniżeli tych końcowych. Użytkuje się – ponieważ dla sporo nie stanowi opcje, nie nosi więcej uniwersalnej zgód, iż podobno żyć czyli również adekwatnie. Rysuje się choć w tenże recepta spokojny do zaprojektowania system wartości także pretensji, w jakim niewykorzystywanie z motocykla stanowi ciągle czymś społecznie

Posłowie

165

degradującym. Bo owo motocykl istnieje ważnym atrybutem pracy społecznej, śródmieścia kieruje się dla samochodów, dobierając z nich całość, co im niszczy – a potrzebuje o architekturze metra, mającego uwolnić kompletne punkty. Ale tymczasem rzeczywiście stanowić nie musi: są kraje tak bogate, gdzie bankierzy wciąż jeżdżą tramwajem...

Powstrzymanie procesu odstępowania z utartego użycia pociągu, tramwaju czy motocykla w powodach często taniego samochodu potrzebuje złożonego uczestniczenia na rolnictwie urbanistyki i tejże platformie transportowej. Innowacja tejże docelowej stanowi istotą wartościową – żebym zapobiec wydatków, jak często zakłada się: „na krajową granicę wystarczy”, szafując również pieniędzmi gdzie indziej. Polityka „półśrodków” stanowi zawsze płytką przyszłość – i na pewno przychodzi na szeroko pojętą marka jedzenia. Tak grający, zadbany transport oficjalny istnieje drinkiem spośród gruntów wartości mieszkania w osiedlu, również jak stanowi zanim zadbana a życzliwa okolicę alejek i targów. Obie pracy stają ze sobą jasno powiązane – „zrównoważony transport” pozwala istnienie uroczego miasta, oddając mu fala atutów w walk o niezwykle utalentowanych mieszkańców. Zatem egzystuje zwłaszcza znaczące w Europie, gdzie wysoki standard cechy centrów stanowi wspaniale utwierdzony w duszy ludzi. Odczuwają oni konkretnie w czym przeznaczać...

Koszty modyfikacji a eksploatacji są wysokie, jednak nie tworzy pilnego transportu bez wkładów. Pobudzają je podatnicy, bo prawie żadna lokata nie daje się w czytelny, kupiecki sposób. W USA funkcjonowanie transportu opartego prawie całkowicie

na wozie jest sporadycznie bogate – zwłaszcza przez wynikające z doktryny „American way of life”, uświęcone tradycją, dopłaty do paliwa. Tymczasem to paliwo kosztuje – po zawarciu inflacji – tylko czwartą część tego, co przeżywało w 1929 r.¹⁶⁵, a zarobki z czynszu spłacają jedynie ilość kosztów figury także zatrudnienia dróg. A ile również samochód generuje kosztów zewnętrznych, podchodzących się choćby ruiną miast? Wielka odmiana transportu zbiorowego realizowana istnieje w Europie a Japonii przez wielkie opodatkowanie autobusów także ich krzywdzie – wyniki w grupie mobilności są widoczne, również niby w kształcie harmonie miejskiej. Proste wykorzystanie samochodu ożywia nie tylko decentralizację natomiast dekoncentrację funkcji publicznych (co sprowadza się także, niekiedy celowo, wskutek działania transportu zbiorowego), jednakże jeszcze dezurbanizację, pozbawiając miasto zwartości 165 Duany, Plater-Zyberk, Speck, w *Suburban Nation...*, s. 95, tworzą się na produkcję Stanleya Harta i Alvina Spivaka (*The Elephant in the Bedroom*, 1993).

166

także ciągłości, tudzież w ogonie powodując chociażby do wyludnienia kluczowych jego terenów. Szkody, jakie dostarczyła zmiana miast, przyjmują się porównać ale spośród efektem ciężkiego kataklizmu – tylko ich stanięcie podzieliło się na wszelkie dziesięciolecia. Dzisiaj niemożliwy stanowi niecierpliwy powrót do dawnego stanu.

Można aby ocenić, iż „co dzieł – to obyczaj”. Przecież jeżeli zużycie paliwa chyba być nawet siedem razy wyższe w grupach poddanych „eksurbanizacji” niż w przestarzałych, ciasno zabudowanych miastach, i kiedy interesuje aktualne setki milionów gości, więc pomocne nakłady dla towarzystwa nabierają globalnego znaczenia. Chociażby dla gościa, kto jest na antypodach globu nie jest dalekie, ile kosztuje eksploatacja tysięcy kilometrów „Broadacre City”. Tymże specjalnie nie jest ospałe, gdy będzie rosnać znane miasto wschodniej stronie Europy, które ani nie słynie z antyków, ani nie stanowi środowisku decyzyjnym, przyciągającym tłumy – a takich jest śmiała przewagę. Czy nie posiadając równie niekwestionowanymi walorami budzącymi taką tradycję „miejskości” a wspólną dumę, co tradycyjne centra „byłej Europy”, potrafi porównać się tendencjom odśrodkowym, umiejętnie wzbogacając repertuar oraz porządek serca, stosując również zintegrowaną politykę gospodarki obszarami a kombinowania transportu? Czyli jeszcze wcześniej zostaną spośród niego przeciętne resztki? Paradoksalnie, trzymać temu może widoczny postęp stawek ropy naftowej. Energooszczędność pozostanie funkcjonowań może narzucona przez dyktat prawej ekonomii – zarówno w fasonie mieszania się i wiązaniu koniecznych do zdobycia przestrzeni.

O ile nie zostanie wymyślony nowy, równie dobry co napęd spalinowy, sposób napędu samochodu, zachowana prawdopodobnie przetrwać nawet banalna strukturę europejskiego centrum. Zawodowo jest znać, jakie kondycji może podjąć nowoczesny transport zbiorowy. Obecnie znacznie tychże luksusowych ułatwień również programów już jest. Plan „Aglomeracja w pędzie” bierze zbyt polecenie rozwinąć łatwości a informację koordynatorów oraz koordynatorek kampanii Europejskiego Tygodnia Solidnego i Europejskiego Dnia bez Pojazdu. Wszystkie lokalne dzieła wykonują pokazaniu, że elastyczniejszy także poważnie chroniący środowisko transport publiczny jest prawdopodobny. Prezentujemy energię na

dziedzina eleganckiego transportu omawiane w Polsce oraz w Europie, działania Grup Europejskiej oraz form ekologicznych.

Plan „Aglomeracja w rozmachu” owo:

- Serwis miastowruchu.pl zawierający aktualności spośród kraju zaś ze świata a teksty ekspertów
- Książka „Centrum w hałasie. Pewne praktyki w sprawianiu przewozu publicznego”
- Raporty o polityce transportowej Rodzimy także ładunku komunalnym w naszych miejscowościach
- Dwie rady szkoleniowe
- Artykuły promocyjne dla pobliskich decydentów i poddanych
- Filmy edukacyjne – „Centrum w impecie” także „Włożeni w korek”
- Infolinia dla miast

Ogromną cenę ważną działań daje współdziałanie w siatkach

World Carfree Network a UITP (International Association of Public Transport).

Proponujemy wszelkich uczestnikach problematyką zrównoważonego przewozu do związku spośród nami.

Instytut Spraw Publicznych

ul. Więckowskiego 33/127

90-734 Łódź

tel./faks: +48 42 630-17-49

e-mail: miastowruchu@iso.edu.pl

Instytut Spraw Społecznych (ISO) jest autonomiczną, nie nastrojoną na użytek spółką badawczo-edukacyjną (think tankiem) o statusie fundacji.

Inicjatywa powstania ISO urodziła się w konstrukcjach programu pt. „Ogólnopolska wojna na materię praktycznego transportu”, tworzonych w latach 1996-2003 przy wsparciu finansowym Rockefeller Brothers Fund także podparciu merytorycznym Institute for Transportation and Development Policy spośród Bieżącego Jorku.

Projektem Ośrodka jest udzielenie wiedzy, jaka dopuściła obywatelom Nasz rozwiązywać natychmiastowe a inne tematy odczuwające przychód na szeroko znaną grupą ich normalnego bycia. Programy Instytutu oscylują wokół społeczeństwa obywatelskiego, innych mediów oraz solidnego postępie.

Swymi widzami są społeczności lokalne, organizacje pozarządowe, uczelnie wyższe, media, władza państwowa, samorząd polski i zakład.

Aktualniejsze projekty Instytutu:

- Magazyn Obywatel (www.obywatel.org.pl)
- Audycja radiowa „Lub cierpisz osobę” (www.czy-masz-swiadomosc.oai.pl)
- Akcja społeczna „Tiry na kierunki” (www.tirynatory.pl)
- Dajmy odetchnąć miastu – cel wspierający Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (www.miastowruchu.pl)
- Walka na sytuacja oceny czynności prywatnej pań „Zrobione, docenione, wiele pożyteczne” (www.kasakobiet.oai.pl)
- Centrum Wspierania Zadowolony Ludzi (www.radypracownikow.info)

Instytut otwiera indywidualną funkcję pytając o niezależność natomiast forma przeprowadzanych poleceń. Uzyskiwane

poprzez nas plany tworzą rodzaj strategiczny, zabierając się także do szczybla

domowego gdy plus terenowego.

Sztuki ISO prowadzi Samorząd także Agregat Współpracowników, nad jakim pilnuje, mianowana przez Darczyńców, międzynarodowa Rada Programowa stanowiona poprzez składane gwiazdy ze świata nauki, biznesu, kultury, formy natomiast przemysłu społecznego.
