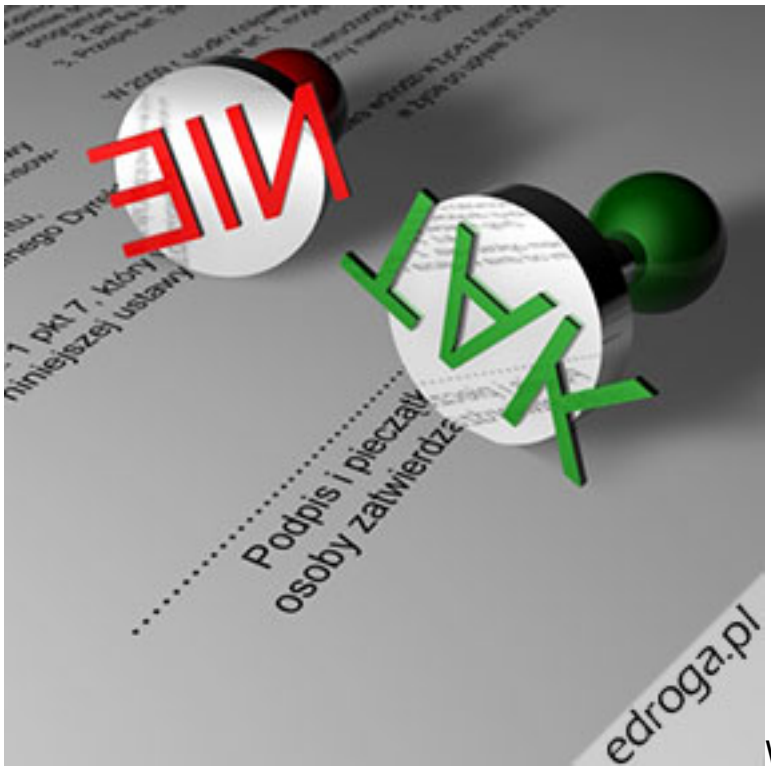
Trudne decyzje

Utworzono: środa, 29, lipiec 2009 08:19 Franciszek Zych



Wybudowanie nowych elementów infrastruktury nie wyeliminuje zatłoczenia ulic w centrach miast, a wręcz odwrotnie, zwiększać będzie dalszy popyt użytkowników samochodów.

Rozwiązanie problemów powinno odbywać się w sferze działań zmierzających do rozwoju transportu zbiorowego oraz restrykcyjnego wobec samochodów zarządzania ruchem drogowym, parkowaniem itp. Nieodzowne stają się w takich sytuacjach narzędzia finansowe w pobieraniu znaczących opłat za parkowanie, a nawet wzorem na przykład Londynu za wjazd samochodem do centrum miasta.

Zastosowanie restrykcyjnej polityki wobec ruchu samochodów w centrach o najbardziej zatłoczonych ulicach wymaga wcześniejszego przygotowania bardzo dobrej pod każdym względem oferty zbiorowego transportu pasażerskiego. Wymaga również odpowiednich rozwiązań technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych, które zapewnią na styku ze strefami o ograniczeniach dla ruchu samochodów komfortowe warunki parkowania, przesiadek pasażerów, preferencyjne opłaty, wysokie standardy informacji dla podróżnych, inne mechanizmy zachęcające do pozostawienia samochodu i dalszą realizację podróży środkami transportu zbiorowego.

Nie są to łatwe decyzje i działania. Bardzo często wywołują one „ostre” konflikty społeczne. Presja użytkowników samochodów w kierunku otwartej - i bez ponoszenia dodatkowych opłat - dostępności wszystkich części miast, przy stale zwiększającym się wskaźniku motoryzacji, jest najpoważniejszą barierą w równoważeniu transportu w miastach. Użytkowników samochodów nie zawsze przekonują słuszne argumenty, że zlikwidowanie zatłoczenia ulic i ograniczenie ponoszonych strat czasu przez wszystkich - nie tylko pasażerów samochodów - oraz zmniejszenie destrukcyjnego wpływu na środowisko ze strony transportu w

Phoca PDF

miastach będzie możliwe, jeżeli podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a samochodowym indywidualnym i innymi środkami, będzie racjonalny. Być może brakuje w tych zagadnieniach jednoznacznej i konsekwentnej postawy polityków, których decyzje w tych kwestiach są kluczowe.

Podstawowe znaczenie ma przede wszystkim udział społeczeństwa w debacie dotyczącej jakości życia w mieście, a nie tylko samego transportu. Powinna to być debata oparta na rzeczowych argumentach przedstawicieli wspólnot samorządowych, administracji publicznej, specjalistów. Powinniśmy, korzystając z dobra jakie przyniósł ustrój demokratyczny, wszystkie postulaty traktować równorzędnie i uzyskać w trakcie dyskusji pełną otwartość wypowiedzi wszystkich stron. Dyskusja to również forma edukacji w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Dyrekcja Generalna ds. Badań Naukowych Komisji Europejskiej, realizując program badawczy „Miasto jutra”, po raz pierwszy zwróciła się z prośbą do obywateli współczesnej rozszerzonej Unii Europejskiej o przedstawienie wizji i nadziei związanych z przyszłością miast. Grupa 26 obywateli Europy pochodząca z różnych krajów i reprezentująca różne zawody (nie było w jej składzie ekspertów od zrównoważonego rozwoju) wyrażała opinie i sugestie w kilku tematach, w tym o zrównoważonym transporcie. Jeden z głównych wniosków obywateli Europy sprowadził się do stwierdzenia, że zwłaszcza zrównoważony rozwój miast zależy przede wszystkim od edukacji, która była również tematem pracy tej grupy.

Uczestnicy grupy po zapoznaniu się z badaniami udostępnionymi im przez Komisję sugerują szereg potrzebnych dalszych badań w dziedzinach ekonomicznych i społecznych, a nie tylko technicznych, w tym badania motywacji osób korzystających z bardziej ekologicznych środków transportu niż samochód, informacji dla obywateli o alternatywnych środkach podróżowania, możliwości poprawy spójności różnych systemów i gałęzi transportu, innowacji mogących się przyczynić do zwiększenia zainteresowania publicznymi środkami transportu, problemów zdrowotnych wskutek nadmiernego ruchu samochodowego itp.

W Polsce uświadamiamy sobie – może zbyt wolno - rozległość obszaru problematyki uzyskania przyjaznych człowiekowi miejskich systemów transportowych. Innym problemem jest, w jakim stopniu jesteśmy przygotowani do racjonalnych działań w tym obszarze? Przygotowanie to determinowane jest często czynnikiem czasu, który z różnych względów i powodów pozostał na realizację zadań. Najczęściej jest to czynnik związany z finansowaniem zadań, które mieszczą się w korytarzach wyznaczanych na poszczególne lata przez europejskie fundusze strukturalne, bądź ostatnio jest to czas wyznaczony na przygotowanie do mistrzostw EURO 2012 planowanych w kilku miastach. W tych limitach czasu, które pozostają do dyspozycji brak jest często miejsca na pogłębione analizy i studia równoważenia transportu, brakuje również czasu na właściwą i trudną dyskusję społeczną.

Phoca PDF



Nie byłoby nic niewłaściwego w takim rytmie realizacji zadań transportowych, gdyby były wcześniej przeprowadzone szczegółowe studia i analizy - a nie tylko ogólne strategie i programy – oraz rzeczowa dyskusja społeczna dla wzajemnych uzgodnień realizacji konkretnie zdefiniowanych zadań zmierzających do równoważenia transportu w miastach.

Niezmiernie ważnym jest przepływ informacji pomiędzy organami administracji publicznej a społeczeństwem i odwrotnie. W tej sferze rola mediów jest ogromna, głównie mediów publicznych. Media powinny stać się aktywnym uczestnikiem procesu edukacji o zrównoważonym rozwoju miast i promować te działania, które przyniosą pozytywne efekty. Krytyczne, dobrze uzasadnione oceny są konieczne, jeżeli występują różnorakie uchybienia, błędy itp. Promowanie dobrych praktyk – projektów jest również konieczne, co najmniej w takich proporcjach jakie w mediach ma obecnie zainteresowanie ocenami krytycznymi.

Franciszek Zych
Katowickie Przedsiębiorstwo Inżynierskie „System” Sp. z o.o.

Phoca PDF