

Budowa dróg nie rozwiązuje problemów transportowych

Utworzono: piątek, 23, czerwiec 2017 11:12



- W miastach istnieje bardzo ścisłe powiązanie między transportem miejskim i indywidualnym – powiedział dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. Politechniki Krakowskiej. – Jeżeli wybudujemy tramwaj, to spodziewamy się, że pojawią się nowi pasażerowie. Jeżeli wybudujemy nową ulicę, to tam się pojawią samochody. Problem polega na tym, że jak wybudujemy drogę, to będziemy mieli dużo więcej chętnych do korzystania z niej niż z nowego tramwaju. Wynika to z wygody i pewnego przyzwyczajenia.

Problem jest jeszcze bardziej złożony. Kierowcy, którzy nie chcą stać w korkach przesiadają się na tramwaj, nie spowodują, że zatłoczenie się zmniejszy. Jeśli przez kilka dni ruch na tym odcinku będzie mniejszy, to pojawią się tam inni kierowcy, którzy wcześniej jeździli, np. mniejszymi, lokalnymi trasami. I tak w kółko.

Dla transportowców nieistotne są wskaźniki produktu (ile kilometrów dróg czy linii tramwajowych wybudowano), ale to czy ktoś i w jakim wymiarze będzie z nich korzystać.

- Chcemy poprawić dostępność dla mieszkańców – powiedział prof. Andrzej Szarata.
- Oczekujemy, że po wybudowaniu linii tramwajowej, obwodnicy czy ulicy, mieszkańcom będzie się lepiej podróżowało. To jest truizm, ale nie ma tego w raportach kończących wszystkie projekty, bo nie zwraca się na to uwagi i nie jest proste do udowodnienia.

Prelegent podał przykład Wrocławia, w którym po oddaniu obwodnicy i usunięciu ruchu tranzytowego z miasta, wcale nie zmniejszyły się korki.

- Wszystkie przykłady na świecie pokazują, że im bardziej inwestujemy w infrastrukturę drogową, tym więcej się pojawi na niej samochodów – wyjaśnił prof. Szarata. – Nie ma miasta, w którym problemy transportowe rozwiązano budową nowych odcinków drogowych.

Budowa dróg nie rozwiązuje problemów transportowych

Utworzono: piątek, 23, czerwiec 2017 11:12

Zawężanie przekroju drogowego, zamykanie dla ruchu zmotoryzowanego powoduje ogromne protesty społeczne i są trudnymi decyzjami politycznymi. Ale raz podjęte, prawie zawsze przynoszą pozytywne efekty. Jeśli polityka miejska będzie faworyzować kierowców, tzn. jazda autem będzie wciąż wygodniejsza i szybsza, inwestowanie w transport zbiorowy nie przyniesie rezultatu.

- Ocena inwestycji nie może kończyć się wraz z przecięciem wstęgi, co chętnie czynią decydenci – powiedział dr hab. Krzysztof Grzelec z Politechniki Gdańskiej. – Trzeba wziąć pod uwagę, że infrastrukturą, którą wybudujemy, trzeba zarządzać i to w efektywny sposób. Trzeba organizować transport i oferować przewozy, które spełniać będą określone wymagania klientów. Tylko wówczas jest szansa, że założone wskaźniki rezultatu zostaną osiągnięte.

Liczy się więc nie tylko budowa infrastruktury i zakup nowego taboru, ale także modernizacja i jej utrzymanie, zarządzanie ruchem (priorytet dla transportu zbiorowego jako cel, a nie efekt uboczny inteligentnych systemów transportowych), refundacja ulg czy dopłaty do usług nierentownych.

- To czas podróży jest najistotniejszym czynnikiem wyboru środka transportu – podkreślił prof. Grzelec.

- Mocno wątpliwy jest wpływ nowego taboru na decyzje pasażerów – dodał dr Michał Wolański z SGH. – Nowy tabor poprawia postrzeganie komunikacji miejskiej. Sprawia, że ludzie są bardziej zadowoleni. Natomiast nie spowoduje, że zrezygnują z jazdy własnymi samochodami.

Najważniejsza jest oferta przewozowa, a więc to, aby autobusy kursowały częściej, a przede wszystkim szybciej. Problemem jest atrakcyjność polityczna takich rozwiązań. Politycy lubią przecinać wstęgi, a trudno to zrobić na rozkładzie jazdy, jeśli autobus zaczyna jeździć co 10, a nie co 15 minut. Jeśli wyda się miliony na nowoczesny tabor, to później najczęściej braknie tysięcy na lepszą ofertę przewozową czy niskie ceny biletów. Tym samym inwestycja nie zostanie w pełni wykorzystana.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z seminarium CUPT „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych”)