

Budowa dróg nie likwiduje korków

Utworzono: piątek, 22, grudzień 2017 11:48 Ilona Hałucha



Samochody osobowe w miastach pełnią coraz większą rolę transportową, co powoduje, że z roku na rok warunki ruchu się pogarszają, a ulice są coraz bardziej zakorkowane. Powód? Wskaźnik motoryzacji w Polsce w latach 80. wynosił ok. 100 samochodów na tysiąc mieszkańców, dziś jest to powyżej 500 na tysiąc mieszkańców. Wzrost jest ogromny, a układ transportowy nie jest w stanie się do niego dostosować. Samochody są też coraz tańsze, dostępnejsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze. Jesteśmy też coraz bardziej przyzwyczajeni do korzystania z nich, głównie z powodu wygody takiego sposobu podróżowania.

- W Krakowie w 2013 roku ponad 1/3 podróży (34%) była wykonywana samochodem osobowym – powiedział dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK. – W Warszawie jest to 32%, a w Gdańsku ponad 40%.

To oznacza kilkaset tysięcy przejazdów każdego dnia. Wiążą się z tym rosnące oczekiwania mieszkańców co do rozwoju infrastruktury drogowej.

- Jak mamy dwa pasy ruchu zakorkowane, to zrobimy trzeci. Jak są korki na skrzyżowaniach, to budujemy estakady – tłumaczył prof. Szarata. – Oczywiście, to tak nie działa. Jeśli dobudujemy kolejny element infrastruktury, tam również pojawią się samochody. I tak bez końca.

Badania przeprowadzone w 2016 roku w Gdańsku wykazały, że 45% mieszkańców uważa, że remedium na korki to rozbudowa układu drogowego.

- Dlatego problemem jest nie tylko to, że samochodów jest tak dużo, ale także to, co się dzieje w głowach ich użytkowników – podkreślił prof. Andrzej Szarata. – Oczekujemy, że uda się w jakiś sposób przekonać ludzi do tego, żeby z samochodu zrezygnowali, ale jest to bardzo trudne.

Miasta bardzo się starają, aby wyrzucić ze śródmieść samochody. Wszystko po to,

Budowa dróg nie likwiduje korków

Utworzono: piątek, 22, grudzień 2017 11:48 Ilona Hałucha

aby ograniczyć ich dominującą rolę. Stosują metodę kija i marchewki: z jednej strony budują parkingi P&R, ciągi piesze, ścieżki rowerowe, poprawiają jakość transportu zbiorowego, a z drugiej likwidują miejsca parkingowe lub wprowadzają za nie opłaty.

Z doświadczeń wynika, że budowa nowej infrastruktury nie poprawi, a paradoksalnie może nawet pogorszyć warunki ruchu w mieście. Stało się tak po wybudowaniu zachodniej obwodnicy Wrocławia. Została ona oddana w 2011 roku i zgodnie z oczekiwaniami wyprowadziła ruch tranzytowy za miasto. Mimo to, zgodnie z raportem Deloitte/Targeo, Wrocław z roku na rok był coraz bardziej zakorkowany, aby w 2014 roku zająć pod tym względem niechlubne pierwsze miejsce w Polsce.



- Takich przykładów można mnożyć, jeśli rozbuduje się infrastrukturę drogową, a niczego nie zmieni się w samym centrum – wyjaśnił prof. Szarata. – Jednak te działania są bardzo trudne i opór społeczny jest zdecydowany. Jeżeli dzieje się coś, co będzie „uderzało” w kierowców, natychmiast odbija się to szerokim echem w mediach, pojawiają się grupy obrońców „starego porządku” absolutnie przekonanych do swoich racji.

Działo się tak np. w Krakowie, kiedy na ul. Kalwaryjskiej odseparowano tramwaje i ograniczono liczbę miejsc parkingowych lub kiedy na pierwszej obwodnicy wprowadzono ruch jednokierunkowy.

- W krajach Europy zachodniej dają sobie z tym radę trochę inaczej – dodał prof. Szarata. – Po pierwsze wprowadzają opłaty za wjazd do miasta, czego my, ze względów formalnych nie możemy robić. Pieniądze, które wpływają z opłat są przeznaczane na rozwój transportu zbiorowego.

Kiedy w Londynie wprowadzono opłaty za wjazd do centrum miasta, ruch zmniejszył się o 25%. W Sztokholmie, po wprowadzeniu opłaty, udało się ograniczyć ruch o około 20%. Ale przykłady są nie tylko pozytywne. W Edynburgu władze chciały wprowadzić podobne rozwiązanie, jednak mieszkańcy zaskarżyli je do Sądu Najwyższego. Zrezygnowano, mimo poniesionych już wcześniej nakładów.

Budowa dróg nie likwiduje korków

Utworzono: piątek, 22, grudzień 2017 11:48 Ilona Hałucha

- W Polsce nie mamy możliwości wprowadzenia takiego rozwiązania ze względu na brak regulacji prawnych – podsumował prof. Szarata. – Istnieje też duży opór społeczny, co jest naturalne, bo we wszystkich miastach działa się to samo.

Jednak gdyby można było to zrobić, rezultat nie byłby wcale jednoznacznie pozytywny. Profesor Szarata przygotował symulację, zgodnie z którą po wprowadzeniu opłat w centrum, ruch w pozostałej części miasta wzrósłby o 2500 pojazdokilometrów w ciągu godziny. Jest to spowodowane tym, że część kierowców omijałaby centrum miasta, aby uniknąć opłaty, a w konsekwencji ich podróż wydłużyłaby się. W ścisłym centrum natomiast ta wartość spadła o 1300 pojazdokilometrów.

- Mniej więcej 60% ruchu przecina centrum miasta, nie jest to miejsce docelowe podróży – wyjaśnił prof. Szarata. – Jeśli wprowadzimy opłatę, kierowcy przeniosą się na inne drogi. Jeśli tu będzie mniej samochodów, to gdzie indziej będzie więcej.

Jeszcze jednym narzędziem, które można wykorzystywać w polityce transportowej jest opłata za parkowanie w centrum miasta. Istnieją tu jednak trzy ograniczenia: wysokość opłaty, którą reguluje ustawa, wymagania związane z oznakowaniem pionowym i poziomym oraz niemożność pobierania opłaty w weekendy. Te wszystkie elementy powodują, że strefa płatnego parkowania jest nieefektywna i niewydajna.

- Istotnym elementem tak naprawdę jest to, co mamy w głowie, czyli nasze przyzwyczajenia. Świadomość, którą mają mieszkańcy o wpływie samochodów na otoczenie jest ciągle dosyć niska – podsumował prof. Szarata. – Podejmowane działania muszą być też kompleksowe. Jeśli dwa pasy ruchu są zakorkowane, to dobudowa trzeciego problemu nie rozwiąże, ale chowanie głowy w piasek też nie.

Ilona Hałucha

(na podstawie wystąpienia prof. Andrzeja Szaraty podczas III Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej TRANSEIA „Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym”)

III Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna TRANSEIA
"Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym"



TRANSEIA

6-8 grudnia 2017, Krynica Zdrój