

Trudne rozmowy o transporcie w miastach

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2019 11:47



W 2017 roku w Krakowie zbiegły się trzy sprawy dotyczące mobilności w centrum miasta. Było to ograniczanie miejsc parkingowych, a w zasadzie uporządkowanie ich i doprowadzenie do stanu zgodnego z przepisami (m.in. pozostawienie ok. 1,5 metra chodnika dla pieszych). Oznaczało to likwidację ok. 10 proc. miejsc parkingowych. Ponadto, uspokojenie ruchu drogowego poprzez strefowanie dostępności oraz poprawa obsługi tych terenów przez transport zbiorowy czy udogodnienia dla rowerzystów.

- Tak duże zmiany, które ingerują praktycznie w całe śródmieście, były szeroko konsultowane z mieszkańcami – powiedział Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie. – Bardzo ważne jest właściwe zdefiniowanie celu, jakiemu służą wprowadzone zmiany, czyli poprawa jakości życia, bezpieczeństwa, ograniczenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Ograniczanie miejsc postojowych czy uspokajanie ruchu to są tylko narzędzia do jego osiągnięcia.

Łukasz Franek przyznał, że nie chodzi o to, aby samochody całkiem zniknęły z ulic miast albo wszyscy jeździli już tylko rowerami. Jednak w najbardziej przyjaznych mieszkańcom miastach ruch samochodowy nie przekracza 25-28 proc. (obecnie w Krakowie jest prawie 10 proc. wyższy).

- 10-proc. spadek liczby podróży występuje np. w wakacje – wyjaśnił dyrektor ZTP. – Wtedy prawie nie ma korków w mieście.

Ograniczanie ruchu nie jest celem samym w sobie. Tak ogromna liczba samochodów po prostu w ścisłej zabudowie miasta już się nie mieści. Przez konieczność ich zaparkowania zaburzony został ład przestrzenny, stwarzają one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poza tym wciąż bardziej palące stają się problemy hałasu i emisji spalin.

Partycypacja społeczna w podejmowaniu decyzji to lepsza jakość i transparentność, ich legitymizacja i zaufanie do procesu politycznego. Pomaga w pokonywaniu barier

Trudne rozmowy o transporcie w miastach

Utworzono: wtorek, 29, styczeń 2019 11:47

społecznych i politycznych, ale nie jest wolny od wad i trudności, z którymi należy się zmierzyć.

Jednym z nich jest asymetria posiadanej wiedzy. Różne są kompetencje osób biorących udział w konsultacjach. Czasami przebieg spotkań jest zagrożony zdominowaniem przez zorganizowane grupy interesariuszy, z reguły niewielkie, ale bardzo głośne. Dobrze, jeśli konsultacje prowadzone są przez firmę zewnętrzną, niezależną od urzędników czy projektantów.

Spotkania konsultacyjne najczęściej są trudne, ale konieczne, mimo że osoby, które je prowadzą często narażone są na gwałtowne emocje, a nawet agresję. Trzeba być przygotowanym na manipulacje, wykorzystywanie tematu do własnych celów, na zagrania socjotechniczne.

Zaletą spotkań, na których przedstawiane są planowane zmiany, jest konfrontacja opinii samych mieszkańców. A mogą być one zupełnie różne w przypadku osób mieszkających przy sąsiednich ulicach czy blokach. Jedni chcą ruchu jednokierunkowego, drugim wydłuży to drogę do domu. Jednak poznanie argumentów drugiej strony (sąsiadów, nie urzędników) pozwala zrozumieć szerszy kontekst proponowanych zmian.

Ważne są hasła i pozytywne emocje, które ze sobą niosą. Dużą rolę odgrywają obrazy i wizualizacje, bo dają one nieporównywalnie lepszy efekt niż najbardziej szczegółowe opisy i projekty techniczne.

IH

(na podstawie informacji z konferencji "30 lat uspokojenia ruchu i płatnego parkowania w Krakowie", która odbyła się w dniach 4-5 października 2018 roku na Politechnice Krakowskiej)