



Samorządy miast uchwalają polityki transportowe starając się pogodzić potrzeby wszystkich użytkowników dróg, czyli usprawniają ruch pojazdów komunikacji zbiorowej oraz samochodowy równocześnie wygospodarowując przestrzeń dla pieszych i rowerzystów. Jednak pogodzenie oczekiwań wszystkich grup użytkowników dróg w mieście jest karkołomnym przedsięwzięciem. Jak można ocenić rzeczywiste efekty tych działań w miastach? Odpowiada **dr inż. Mariusz Dudek** z Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej.

- W politykach transportowych miast należy rozróżnić dwie sfery. Pierwszą można określić jako deklaratywną. Mianowicie, dokumenty takie jak polityka transportowa, czy polityka parkingowa, uchwalają rady gmin/miast. Z reguły te dokumenty zawierają prawidłowe zapisy, często nawet bardzo nowoczesne w swoich sformułowaniach i postanowieniach. Mówią one o restrykcjach wobec ruchu samochodowego czyli komunikacji indywidualnej w strefie centralnej oraz o uprzywilejowaniu komunikacji zbiorowej, pieszej czy rowerowej. Druga sfera dotyczy urzeczywistniania tych zapisów. Niestety, te dokumenty w wielu przypadkach już po uchwaleniu nie są realizowane z żelazną konsekwencją.

Z urzeczywistnianiem polityk transportowych, szczególnie w odniesieniu do zabytkowych centrów miast, raz bywa lepiej, raz gorzej. Coraz częściej są tam wyznaczane strefy ruchu pieszego. Pasaże i ciągi spacerowe są unowocześniane, modernizowane i tak kształtowane, by pieszy mógł czuć się możliwie komfortowo. Ale też bywa, że równocześnie realizowane są takie inwestycje w śródmieściu czy w centrum, które wręcz generują ogromny ruch samochodowy. Przykładem tego w Krakowie jest Galeria Krakowska. Jest to ogromny obiekt zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta. Tej realizacji towarzyszyła idea stworzenia „nowego miasta” w centrum. Galeria dysponuje parkingiem na 1 400

miejsc postojowych. Wiadomo, że do tych miejsc postojowych chcą dojechać zmotoryzowani. Owszem, od strony Ronda Mogińskiego czy z Al. 29 Listopada dojadą bez większego problemu. Niestety, za to ulica Westerplatte, sąsiadująca bezpośrednio ze Starym Miastem i Plantami, jest cały czas zakorkowana, nawet w niedziele.

Innym klasycznym przykładem inwestycji przynoszącej przeciwny do zamierzonego skutek, jest parking podziemny pod Placem Na Groblach w Krakowie. To była inwestycja ogromnie kosztowna. I okazuje się, że w rachunku efektywności inwestycyjnej stawka za godzinę postoju musi być wysoka. A to nie jest sposobem rozwiązywania problemów z parkowaniem mieszkańców tych okolic. Przecież ludzi tych nie będzie stać na opłacenie parkowania. Przyjezdny powiedzmy jakoś to wkalkuluje w koszty pobytu.

Abonament za parking Na Grobli wyznaczono dla mieszkańców na poziomie kilkuset złotych. Mieszkańcy Krakowa czy też innych polskich miast nie są w stanie ponosić aż takich kosztów posiadania samochodu. I o tym trzeba pamiętać planując tego rodzaju inwestycje. Polacy są dopiero pierwszym pokoleniem tak ogromnie zmotoryzowanym. Samochód jest też często traktowany jako wyznacznik statusu i dobrobytu. Dlatego z jednej strony nie jest nam łatwo zrezygnować z samochodu, a z drugiej strony – na takich obszarach jak centrum miasta nie można doprowadzić do tego, że zamieszkają tam albo ludzie, którzy świadomie rezygnują z użytkowania samochodu, albo ci, których nie stać na samochód, czyli ubodzy. To bowiem doprowadzi do degradacji substancji mieszkaniowej obszaru centrum, która przecież w przeważającej mierze jest cenna historycznie i architektonicznie. A więc takimi działaniami nie osiągnie się oczekiwanego efektu.

- Czyli mamy w samorządach miejskich wolę wyrażaną deklaracjami politycznymi zapisywanymi w uchwalanych dokumentach o charakterze strategicznym czy perspektywicznym. Natomiast brakuje konsekwencji w realizacji złożonych i zapisanych deklaracji. Z tego co Pan też powiedział, brakuje również logiki podejmowanych działań w ramach wdrażanych polityk miejskich.

- Brakuje logiki i konsekwencji. Proszę zwrócić uwagę na przykładowy fakt. Otóż, na Trasie Łazienkowskiej w Warszawie wyznaczono pasy dla autobusów. Na początku od ich uruchomienia posypały się gromy krytyki. Dzisiaj już media milczą. Chcę zwrócić uwagę, że władze miast muszą być również przygotowane na takie ataki. Wprowadzając jakąś restrykcję, jak właśnie ograniczenia dla ruchu samochodów osobowych, wiadomo, że spotka się to z ogromnym oporem oraz z ostrą krytyką wprowadzanego rozwiązania. Takie medialne i społeczne zamieszanie z czasem oczywiście ucicha. Krytyka więc nie może być argumentem za wycofaniem się z podjętego działania. W tym konkretnym przypadku władze miasta pozostały nieugięte i nie wycofały się z zaproponowanego rozwiązania.

Przytoczę też jak w Krakowie na ul. Grzegórzeckiej wprowadzono wydzielone torowisko. Co tam miało się dziać! Otóż, według powszechnej opinii w karetkach

zablokowanych w korkach mieli umierać ludzie. Dzisiaj okazuje się, że to rozwiązanie doskonale funkcjonuje, ba, kierowcy karetek wręcz je sobie chwalą, bo po wydzielonym torowisku mogą bez przeszkód i szybko dojechać do szpitali. Władze miasta muszą więc być przygotowane na to, że wprowadzając pewne ograniczenia w ruchu, na początku zetkną się z niepochlebną opinią. Z czasem do tego co nowe i budzące początkowo obawy wszyscy się przyzwyczają. Wystarczy sobie przypomnieć czasy, gdy po krakowskim Rynku jeździły samochody i co się tam działo, kiedy z niego wyeliminowano ruch samochodowy. Teraz aż trudno sobie wyobrazić dopuszczenie na Rynku ruchu i parkowania samochodów.

- Ograniczenie czy eliminacja ruchu samochodowego w centrach oznacza zmianę funkcji tych obszarów.

- Jako klasyczny przykład zmian w podejściu do funkcji obszarów zabytkowych jest Mały Rynek w Krakowie. Przypomnę, że jeszcze trzy lata temu był tam parking. W wyniku przeprowadzonej rewitalizacji powstała atrakcyjna przestrzeń publiczna, w której organizowane są wystawy plenerowe i koncerty, oraz miejsce gdzie można spacerować bądź spokojnie posiedzieć w ogródku kawiarnianym. Zmiany również zostały zaplanowane dla krakowskiego Placu Szczepańskiego. Po remoncie ma on stać się właśnie miejscem imprez plenerowych. Dzięki temu w przestrzeni Krakowa jego Rynek Główny stanie się „salonem”, w którym nie będzie już hucznych koncertów, natomiast na Placu Szczepańskim powstanie miejsce dla imprez masowych, popularnych. Programowanie rozwoju miasta i jego transportu polega więc na tym, by jego centrum żyło. Chodzi o to, by nie powstawała sytuacja, kiedy centrum żyje wyłącznie w ciągu dnia, wtedy, gdy czynne są biura i punkty handlowe. W tym przypadku trzeba też pamiętać, że wprowadzane restrykcje dla samochodów muszą być zdrowo-rozsądkowe. Śmiało mogą być one tylko na pewnym etapie. Jednak co do zasady nie mogą prowadzić do tego, że życie centrum zacznie zamierać.

Trzeba jeszcze popatrzeć na tę sytuację od innej strony. Wiadomo, że centrum Krakowa był zawsze Rynek Główny, który tętnił życiem. Ale są miasta, które takiego centrum nie posiadały. Na przykład Kielce dopiero je kształtują. Zatem, aby centrum stało się atrakcją musi być wyeliminowany ruch samochodów. Ale też nie może to doprowadzić, że będzie obszarem do którego trudno dojechać. Tak więc istotny jest zdrowy rozsądek w ograniczaniu ruchu samochodowego. Pamiętać też należy, że jeżeli wprowadzamy jakieś restrykcje dla samochodu to równocześnie w to miejsce natychmiast należy wprowadzić komunikację zbiorową, czyli rekompensatę. Trzeba dać możliwość dojechania do centrum czymś innym niż samochód osobowy.

W zmianie nawyków komunikacyjnych ważnym etapem, niestety niedocenianym w żadnym polskim mieście, jest uświadomienie ludziom, że jazda tramwajem czy autobusem nie jest tylko dla grup społecznych socjalnie słabiej uposażonych. Jest dla wszystkich! Nie zapomnę, jak byłem w Dreźnie i zobaczyłem panie w eleganckich, wieczorowych toaletach jadące tramwajem do Opery Sempera. I to nie stanowiło dla nich żadnej ujemy na honorze. Ba, po spektaklu nie rodzi to problemu z umawianiem się w towarzystwie kto wypije lampkę wina, a kto nie, bo musi

prowadzić samochód. A więc przełamanie dotychczasowego wizerunku naszej komunikacji publicznej jako środka dla ubogich jest poważnym wyzwaniem.

- Właśnie, w miastach na Zachodzie obserwujemy coś, co dla nas jest pewnym ewenementem, a tam czymś naturalnym i normalnym. Chodzi o panów w garniturach i panie w garsonkach, którzy samochodami podjeżdżają do podmiejskich stacji i wsiadają do kolejki, następnie przesiadają się do metra, autobusu czy tramwaju. W ten sposób odbywają podróże do i z pracy. U nas mamy do czynienia dopiero z początkami tego rodzaju zachowania komunikacyjnego. Biorąc pod uwagę proces, jaki przeszły miasta Zachodu w umacnianiu tego stylu podróży, na jakim etapie my się znajdujemy i ile jeszcze czasu trzeba, by zmienić nasze nawyki komunikacyjne?

- Określenie miejsca w tym procesie jest różne dla poszczególnych naszych miast. Generalnie trzeba stwierdzić, że jesteśmy społeczeństwem świeżo zmotoryzowanym lub, określając inaczej, świeżo „zakochanym” w samochodach. Natomiast w niektórych miastach, w których problemy komunikacyjne są coraz większe, ich społeczność zaczyna się już buntować wobec korków. Tak więc niektórzy stwierdzają, że mają dość i zastanawiają się nad zrezygnowaniem z podróży samochodem. Typowym przykładem takiej reakcji jest Warszawa. Tam już skutecznie sprawdza się system „Parkuj i jedź” (P+R), a więc model podróży polegający na pozostawianiu samochodu na parkingu ulokowanym na obrzeżu i przesiadaniu się do metra czy tramwaju. Nawet okazało się, że zapotrzebowanie na takie miejsca parkingowe przerosło oczekiwania władz samorządowych. Te parkingi są przecież dopiero w początkowej fazie użytkowania, a już są w pełni wykorzystane. A więc może doceniemy też zdrowy rozsądek mieszkańców miast w planowaniu i szacowaniu czasu podróży. Obserwuję na przykład w Krakowie, że część osób samorzutnie już kreuje podobne zachowania, czyli pozostawiają samochody na parkingach przy hipermarketach i udają się dalej, do miasta już komunikacją publiczną. Czynią to z dwóch powodów. Po pierwsze – jadą szybciej, bo nie stoją w korku pojazdów, po drugie – nie mają problemu z zaparkowaniem w centrum. Oczywiście, do wypracowania takiego zachowania przyczyniły się też opłaty za parkowanie. Poprzez „kieszę” następuje więc uświadomienie obywatelom pewnych faktów.

Trzeba też zwrócić uwagę na rolę public relation. Chodzi o to, by przewoźnicy wykorzystując narzędzia PR przekonali, że komunikacja publiczna nie jest niczym złym. A nie jest to już takie trudne. Proszę zwrócić uwagę, że sami potrafimy się dziwić będąc na Zachodzie, że tam zdarzają się przestarzałe modele autobusów bądź na linii tramwajowej kursuje zdezelowany tabor. Bo na naszych ulicach coraz powszechniejszy jest widok nowych i nowoczesnych pojazdów komunikacji publicznej. Czyli mamy pryzmat do postrzegania naszej komunikacji i budowania dla niej akceptacji. Nasza komunikacja publiczna przecież już dysponuje nowoczesnym tarem, którym podróż jest w miarę komfortowa.

Rola władz miast natomiast polega na tym, że jeśli w swoich politykach

transportowych zadeklarowały rozwój komunikacji zbiorowej, to niech rzeczywiście tak działają i to nie tylko poprzez zakup nowych pojazdów, ale również poprzez wprowadzanie takich rozwiązań, które usprawniają ruch tej komunikacji. Nic nie przyniesie bowiem posiadanie na przykład nowoczesnych autobusów, skoro odstrasza od podróżowania nimi grzęźnięcie w korkach. Owszem, pasażer uzna, że jedzie przyjemniej, ale dalej nie zyskuje żadnych korzyści w oszczędności na czasie podróży.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska