



Czy polskie miasta uruchamiając narzędzia służące nadawaniu priorytetu komunikacji publicznej dokonują co jakiś czas sprawdzianu i oceny procesu odstępowania od podróży samochodami na rzecz komunikacji publicznej? Czy posiadają wiedzę o zachodzących zmianach w zwyczajach komunikacyjnych mieszkańców? Odpowiada dr inż. Mariusz Dudek z Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej.

- Niestety, takich dogłębnych badań się nie prowadzi i to na pewno jest bolączką polskich miast. Badania zachowań komunikacyjnych prowadzone są co dziesięć lat. Jednak ich wyniki są uzyskiwane z badań małych grup, więc nie są wiarygodne. Natomiast przy okazji realizacji projektów unijnych jest stawiany wymóg oceny przed i po wykonaniu projektu. Niestety takie badanie wykonywane jest w dość krótkim czasie po wdrożeniu projektu i trudno na tej podstawie jednoznacznie ocenić zmianę zachowań.

W analizach przed i po dla unijnych projektów bada się czas przejazdu lub dostępność punktów przystankowych i z tego porównania uzyskuje się miarodajne dane. Czasem w tego typu badaniu analizuje się również potoki pasażerskie. Przecież jeżeli założy się we wniosku o unijne fundusze, że jednym z efektów ma być wzrost potoków pasażerskich, to trzeba udowodnić uzyskanie tego wyniku. Jednak ze względu na czas trwania projektów unijnych te badania muszą być szybko wykonane, podczas gdy proces zmian w zachowaniach komunikacyjnych jest długotrwały. Postanowienie o rezygnacji z samochodu na rzecz komunikacji nie następuje z dnia na dzień. Badanie więc ile osób przesiadło się do autobusów czy tramwajów niestety w skali całych miast nie są prowadzone regularnie, a jeśli – to są one bardzo rzadkie i często obarczone są dużym błędem.

- Ale takie badania są potrzebne...

- Na pewno, to nie ulega żadnej wątpliwości, że są potrzebne. Bo one będą podpowiadały projektantom i politykom podejmującym decyzje, w którym kierunku iść jeśli chodzi o rozwój systemu transportowego miasta, czy które rozwiązania zdają egzamin, a które nie. Przytoczę sytuację. Mieszkam w Krakowie na osiedlu Ruczaj. Tam planowana jest realizacja połączenia tramwajowego. Wykonano duże badanie ankietowe, w którym respondenci zadeklarowali rezygnację z jazdy samochodem w chwili uruchomienia linii. Za tym pojawia się jednak pytanie: ale jak to będzie w rzeczywistości? Inaczej jest w sytuacji, kiedy składa się deklarację, bo ta w zasadzie do niczego nie zobowiązuje. A inaczej się dzieje już w momencie realizacji. To bowiem jest ten przełom, w którym dokonuje się diametralnej zmiany w swoim zachowaniu komunikacyjnym. Przecież samochód jest jakby „przedłużeniem” domu, czyli urządzonego jest jak chcemy, a więc jeśli lubimy porządek to go tam utrzymujemy, jeśli jesteśmy bałaganiarze to mamy tam swój nieład. Ponadto mamy tam nagrania muzyki jakiej lubimy słuchać, czy zapachy, którymi lubimy się otaczać. I nagle trzeba z tego zrezygnować? A więc ile faktycznie osób potwierdzi swoje wcześniej złożone deklaracje? A ile z udzielonych odpowiedzi było rzucone na wiatr, po to, by coś odpowiedzieć?

- Zatem brak rzetelnej informacji i dogłębnej analizy to jeden z błędów popełnianych w realizacji polityk transportowych?

- Oczywiście. I tu tkwi jeszcze jeden problem, który myślę, że w dużej mierze też dotyczy środowisk naukowych. Otóż, często miasta podejmują własne działania w polityce transportowej, ponieważ brakuje wymiany informacji, dzielenia się doświadczeniami i obserwacjami. Niestety, popularne powiedzenie: żebyśmy się uczyli na cudzych błędach, nie zdaje egzaminu w polskich warunkach. Niektóre więc przejęte rozwiązania z miast Zachodniej Europy u nas się sprawdzają, inne – nie, bo na przykład w naszym kraju panują ostrzejsze zimy, co nastręcza określone trudności w eksploatacji.

Innego rodzaju przykład to wprowadzone - wzorem innych miast Zachodniej Europy - przystanki na krakowskich ulicach Kapelanka i Monte Cassino. Otóż zostały one za bardzo podniesione w stosunku do wysokości podłogi tramwaju. Popełniono więc błąd. I zaniechano z wprowadzania tego rozwiązania na innych modernizowanych przystankach zamiast budować kolejne przystanki już dostosowane do określonych wymagań. Przecież wiadomo, że przy obecnym rozwoju pojazdów komunikacji zbiorowej już osiągnięty poziom niskiej podłogi na pewno będzie utrzymywany przez najbliższe lata. Nie warto zatem wycofywać się z dobrych pomysłów, zarzucać pewnych idei. Należy je poprawiać, doskonalić i oczywiście stosować.

- Jakie inne przykłady można przytoczyć jako błędy w adaptowaniu zagranicznych wzorów?

- Na przykład wdrożony w ramach tzw. szybkiego tramwaju system sterowania ruchem na krakowskiej ulicy Starowiślna. Podobne systemy przecież funkcjonują w miastach Zachodniej Europy. Ten kontrakt jest w trakcie realizacji więc należałoby sprawdzić, gdzie tkwi błąd powodujący, że nie działa on tak jak powinien, bo

tramwaj nie jedzie z należytą prędkością. Może system jest za mało restrykcyjny względem samochodu?

Przytoczę również przykład wyspy przystankowej na krakowskiej ulicy Lubicz. Pomył tego rozwiązania opiera się na słusznej idei. W ciągu tej ulicy wydzielono środkowy pas tramwajowo-autobusowy, a jezdnię na szerokości przystanku podniesiono do wysokości chodnika. Jak teraz wygląda monitoring tej wyspy przystankowej? Pojawia się przecież pytanie: czy zapewnia ono właściwe bezpieczeństwo pieszym i czy oni respektują ten rodzaj przystanku, czy nie wykorzystują tej przestrzeni jako miejsca oczekiwania? Współpracując ze specjalistami od komunikacji w Dreźnie wiem, że tam nie unikniono błędów wprowadzając ten rodzaj rozwiązania. Tam jednak przyglądano się, jak to rozwiązanie jest akceptowane i postrzegane przez pasażerów.

W przypadku ulicy Lubicz istotne jest też badanie postrzegania tego rozwiązania przez kierowców. Mogą na przykład zdarzać się sytuacje, kiedy kierowca wjeżdża na wyspę i czeka na sygnał zielony. W tym jednak czasie podjeżdża na przystanek tramwaj. W zasadzie kierowca w tej sytuacji zachował się poprawnie, lecz nie przewidział, że nadjedzie tramwaj czy autobus. Błąd tam więc popełniony polega na tym, że kierowca powinien otrzymywać wcześniejszy sygnał, jeszcze przed wjazdem na wyspę, by ona na czas postoju pojazdu komunikacji publicznej była zarezerwowana wyłącznie dla pasażerów. Niestety, w chwili przebywania samochodu na wyspie i wymiany pasażerów na przystanku dochodzi do niepotrzebnej agresji. Kierowca jest niewinny, bo zgodnie z przepisami czeka na swoje światło, a pasażerowie się denerwują, bo samochód im tarasuje wyjście i wejście do pojazdu komunikacji. Dlatego więc rozwiązania, o dobrych założeniach w podstawie, należy poprawiać i usprawniać.

- Ruch w aglomeracjach generowany jest też z zewnętrznych osad i miejscowości podmiejskich. Jak z usprawnianiem tych przepływów ruch radzą sobie nasze aglomeracje?

- Praktycznie rzecz biorąc jedynie Warszawa podjęła się rozwiązania tego problemu, zachęcając do podróżowania podmiejską koleją (koleją metropolitalną). Problem w stolicy stał się tak ogromny, że Warszawa praktycznie stała się nieosiągalna w dojazdach do pracy w godzinach szczytu porannego. I to zmusiło ludzi do zrezygnowania z podróży samochodami. Kolej metropolitalna dobrze funkcjonuje. Sprawdza się jednak w godzinach pracy, natomiast – tak jak słyszałem – budzi lęk podróżowanie w godzinach wieczornych. Nie jest zbyt bezpieczna ani podróż, ani dojście z przystanku kolejowego do domu.

Właśnie rozwiązaniem dla polskich miast jest kolej i tu wskazane byłoby zawieranie porozumień miast z okalającymi je gminami, by z jednej strony zapewnić potencjalnych klientów kolei, a z drugiej – tak planować, by przystanki kolejowe nie były samotnymi wyspami na terenach peryferyjnych czy przemysłowych. Usytuowanie przystanków musi zachęcać do podróży koleją. Przyjmuje się, że w zapewnieniu komfortu dojścia do przystanku optymalną odległością jest 300-400

metrów. Do zaakceptowania jest odległość 500-600 m, nawet do 800 m, jeżeli w zamian oferowany jest szybki środek transportu. Często jednak wokół przystanków kolejowych brak jest odpowiedniego zainwestowania. Dlatego też przeszkodami jednak w rozwoju kolejowych połączeń aglomeracyjnych są podział kompetencji w samorządach i uwarunkowania prawne. Polskie prawodawstwo zakłada wprowadzenie planów zagospodarowania przestrzennego metropolii. To umożliwiałoby właściwe kształtowanie obszarów zamieszkania i sieci transportu. Tymczasem żaden taki plan nie został przyjęty. Pojawia się też wątpliwość dotycząca egzekucji zapisów tych planów. Na ile taki plan wiązałby gminy ościenne w postanowieniach takiego dokumentu? W tworzeniu kolejowych połączeń metropolitalnych trzeba też pamiętać jeszcze o jednym. W tym przypadku mamy do czynienia już z klientem bardzo wymagającym. Dlaczego? To jest klient zamożny. Domu na wsi, za miastem, nie kupuje nikt, kogo nie stać na samochód.

Na przykład w Holandii, gdzie samochód jest zwykłym dobrem, powszechnym jak toster do pieczywa, są grupy, na przykład lekarzy, którzy muszą podróżować samochodem ze względu na ich postrzeganie przez innych. To jest efekt pewnej pętli: ma doskonały samochód bo ma dużo pieniędzy, a pieniędzy ma dużo, bo ma dużo klientów, a klientów ma dużo, bo jest bardzo dobrym specjalistą. Taka pętla wymusza utrzymanie określonego stylu bycia i zachowania. U nas z kolei jest tak, że wiele osób po prostu musi podróżować samochodem, niezależnie od pozycji w społeczeństwie.

Ponadto sytuacja komunikacyjna dość szybko się zmienia, między innymi poprzez rozbudowy trasy na zewnątrz miast. Na przykład w tej chwili wiem, że wielu planuje budowy domów w Bochni czy Brzesku uznając, że autostradą szybko dotrą do pracy w Krakowie. Owszem, wkrótce przestanie być problemem brak dostępności komunikacyjnej do dużych miast. Pytanie tylko: jak w tym dużym mieście się poruszać? Czy osoby, które zdecydują się mieszkać na przykład w Tarnowie równocześnie przyjmą zwyczaj pozostawiania samochodu na obrzeżu miasta i poruszania się dalej tramwajem bądź autobusem? Obawiam się, że tu społeczeństwo nie ma świadomości tego, co jest konsekwencją decyzji o zamieszkaniu poza aglomeracją. I tu będą problemy. Za tym przecież idzie zupełnie inny sposób funkcjonowania w takich obszarach.

- Podsumowując: tworzenie polityki transportowej miasta, czy aglomeracji jako pewnego centrum osadniczo-administracyjno-usługowego, wymaga dostrzeżenia wielu aspektów i uwzględnienia szeregu zagadnień, w tym też w pewnym perspektywicznym ujęciu.

- Oczywiście. Politykę jako dokument czy pewną strategię formułuje się na lata, na kilkanaście lat w przyszłość. Przy tym co jakiś czas należy sprawdzać skuteczność realizowanej polityki. W takim sprawdzianie okaże się czy nie jest ona za mało restrykcyjna, okaże też czy nie należy pewnych zapisów zweryfikować i poprawić. Trzeba również pamiętać, że rozdźwięk pomiędzy deklaracjami a realizowaną i urzeczywistnianą polityką powinien być coraz mniejszy. Chodzi tu przede wszystkim o konsekwencje działań. Najpoważniejszy nasz problem sprowadza się bowiem do

kadencyjności władz samorządowych i podejmowania działań pod właśnie kadencyjność, na zasadzie: to musi być zrealizowane do wyborów samorządowych. Na to nakłada się dodatkowo podejście polegające na negowaniu tego, co zrobiła poprzednia władza. Niestety, w takich sytuacjach nawet dobre opracowanie czy koncepcja idzie do kosza. Tu pozostaje tylko apelowanie do polityków, by po wygranych wyborach spokojnie przeanalizowali istniejące dokumenty i przejmowali je do kontynuacji. Proces inwestycyjny jest długi. Pewne projekty w danej kadencji domyka się, ba nawet utrwała w społecznej świadomości. Dlatego nie wolno nagle ich zarzucać, bo zmieniała się opcja polityczna.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska