Mobilne nawyki i drastyczne decyzje

Utworzono: poniedziałek, 28, wrzesień 2009 08:51 Alina Duda



- Problem polega na tym, że niby wiemy, wiedzą specjaliści, choć nie wszyscy do końca, że trzeba skoordynować rozwój przestrzenny z rozwojem systemu transportowego. Jest deklaracja, ale nie idzie za nią jej realizacja. Więc tu jest ten rozziew, nawet pogłębiający się, pomiędzy tym, co chcemy robić, a tym, co robimy – mówi w wywiadzie dla portalu edroga.pl prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki, kierownik zespołu Politechniki Krakowskiej w Projekcie MAX.

- Z jednej strony jest świadomość tego, w jaki sposób kształtować politykę transportową miasta, jak i do czego przekonywać społeczeństwo, aby korzystało z takich, a nie innych środków transportu. Z drugiej strony są decydenci, dla których efekty muszą być widoczne natychmiast. To codzienność. Odnoszę wrażenie, że niestety nie ma konkretnej polityki planistycznej, nie wdraża się tego, czego dowodzą analizy i badania…

- Oczywiście jest to problem, że działania idą w kierunku ograniczenia roli samochodów w miastach. Wiadomo, że głoszenie takich haseł jest niepopularne i może zaważyć na reelekcji polityka, który chce przedstawić konkretne rozwiązania. Natomiast jest jeszcze jeden problem. Potrzeba bardzo długiego i cierpliwego działania. Instrumenty dotyczące sterowania rozwojem przestrzennym dają efekty po długim okresie czasu, a niestety polityk swoje działania zamyka w okresie jednej kadencji lub najbliższej, która go czeka. Natomiast musimy być bardzo cierpliwi i konsekwentni i uświadamiać im, że niestety nawet najszybszy rozwój sieci drogowej nie jest w stanie dogonić jeszcze szybciej rosnącej komunikacji. Jeśli zbudujemy tę świadomość, a trzeba ją budować w różnych kręgach polityków samorządowych, oraz równocześnie zyskamy zrozumienie społeczeństwa, co do metod sterowania, które są pewną formą narzucania woli, to możemy osiągnąć cel – przeciwdziałamy zatłoczeniu dróg i ulic, a to jest istotny komponent życia w mieście.

Phoca PDF

- Zmiana przyzwyczajeń, zwrócenie uwagi na inne podejście do problemów komunikacyjnych, wyrabianie pewnych nawyków powinny się, Pana zdaniem, rozpoczynać się jak najwcześniej, w szkole podstawowej, a nawet w przedszkolu?

- Tak i takie działanie było prowadzone w projekcie Caravell Civitas. Byliśmy w przedszkolach i co się okazało? Wiele dzieci nigdy nie jechało tramwajem czy pociągiem. Rodzice im tego nie umożliwili. Organizowaliśmy wycieczki dla przedszkolaków, żeby im pokazać jak funkcjonuje dworzec kolejowy, jak przyjemna jest przejażdżka autobusem czy tramwajem. Edukację trzeba zaczynać możliwie jak najwcześniej, żeby kształtować przyzwyczajenia, a jednocześnie żeby pokazać, że człowiek nie może być niewolnikiem samochodu i musi mieć alternatywę. Wydawało się, że samochód miał wnieść swobodę, a okazało się, że nagle stał się ograniczeniem. Trzeba ten trend zdecydowanie odwrócić. Takie działania edukacyjne lub happeningi służą pogłębianiu świadomości społecznej, począwszy od tego najmłodszego pokolenia.

- Można i trzeba kształtować, edukować, ale niekiedy można i trzeba wymusić pewne zachowania. W jaki sposób i jaki mi metodami?

- Jest to między innymi system płacenia za korzystanie z dróg, który powoduje, że jazda samochodem przestaje się opłacać. Niewielu użytkowników uświadamia sobie, że korzystanie z samochodu jest drogie. Były prowadzone badania w rodzinach o niższych dochodach i okazało się, że posiadanie przez nie jednego, a nawet dwóch samochodów często rujnowało budżet domowy. Jeżeli komunikacja zbiorowa będzie wyraźną alternatywą, to wtedy stanie się motywacją. Mam na myśli metody, które już w kilku miastach wprowadzono, czyli powszechny system płatności za korzystanie z dróg lub wjazd do centrum. Takie rozwiązania są do wprowadzenia w najbliższe przyszłości.

Podnosząc opłaty za wjazd samochodem w godzinach szczytu, do stref najbardziej zatłoczonych, w obszarach centrum, zniechęca się do jazdy. Można powiedzieć, że to sprzeczne z elitaryzmem społecznym, bo właściwie eliminuje się osoby słabsze ekonomicznie, ale jest to bardzo skuteczny środek regulacyjny. Jest to ogólna zasada dostosowania podaży do popytu. Jeżeli popyt jest za duży, to podnosząc cenę usługi, jaką jest korzystanie z infrastruktury drogowej, powoduje się zmniejszenie ruchu. Oczywiście jest to problem decyzji politycznej i jest ogromna obawa czy politycy zechcą się zgodzić na takie odważne rozwiązania. Natomiast okazuje się ze dzięki temu, można usunąć tę zmorę zatłoczenia i korków ulicznych. Nadmiar chętnych do korzystania z dróg jest największym problem, bowiem nie da się nadążyć z infrastrukturą drogową za potrzebami rosnącej motoryzacji.

- Alternatywa – mogę dojechać samochodem w godzinę, a tramwajem o dziesięć, piętnaście minut dłużej. Wówczas zawsze wybiorę samochód, bo zapewnia mi komfort w podróży i oszczędność czasu. Taki wybór dla wielu innych jest oczywisty.

- Jeżeli będziemy z jednej strony usprawniać transport zbiorowy, będzie jeździł częściej, sieć będzie gęstsza, przystanki będą dostępne, a z drugiej strony transport samochodowy, to te relacje czasu spędzonego w samochodzie i w komunikacji miejskiej zmienią się na korzyść komunikacji zbiorowej. Nie jest tak do końca, że nie możemy się z tym samochodem rozstać.

Również ta cała idea miękkiej mobilności służy temu, żeby ludzie byli aktywni fizycznie, korzystali z rowerów, dochodzili do przystanków, a nie podróżowali od drzwi do drzwi koniecznie samochodem osobowym. Jeżeli powstanie struktura systemu transportowego, która pozwoli na to, że tramwaj stanie się szybszy, bo będzie to bezpośrednia linia prowadzona na wydzielonym torowisku czy po specjalnym pasie lub nawet fragmentami pod ziemią, a jednocześnie czas jazdy samochodem będzie wydłużony, to wówczas powstanie naturalna motywacja, aby zrezygnować z transportu samochodowego, na rzecz transportu zbiorowego, zwłaszcza w odniesieniu codziennych, rutynowych podróży.

- Załóżmy, że jest Pan ministrem transportu, prezydentem miasta i od Pana zależą najważniejsze decyzje: jakie by Pan podjął?

- Sugerowałbym zmiany prawne w ustawach, które wprowadzają system powszechnej płatności za korzystanie z dróg, z możliwością takiej ich regulacji, aby tę równowagę między popytem na drogi a podażą osiągnąć. Jest to oczywiście bardzo ryzykowne posunięcie, mogłoby skutkować brakiem reelekcji, ale mamy przykłady miast, których prezydenci się na to zdecydowali. Nawet w ramach Projektu MAX wizytowaliśmy miasto Nant, gdzie tego typu działanie było wprowadzone. Być może szokujące, bo widzieliśmy sytuację, kiedy czteropasowa arteria została zwężona do jednego pasa. Jeden pas został zabrany na potrzeby torowiska autobusowego i budowę ścieżki rowerowej. Zatem coś, co się wydaje niewyobrażalne, co powinno wywołać protesty zmotoryzowanych – zyskało akceptację. I tam prezydent jest już wybierany chyba na piątą czy szóstą kadencję. To przykład, że niekoniecznie takie bardzo drastyczne decyzje mogą działać przeciw politykowi, a nawet wręcz odwrotnie - mogą pozyskać aprobatę społeczną.

- Dziękuję za rozmowę.

Alina Duda

Standardy mobilności

- Projekt MAX służy przede wszystkim rozszerzeniu, standaryzacji i poprawie zarządzania mobilnością – przyznał Karl-Heinz Posh, koordynator MAX-a, podczas międzynarodowej konferencji, która odbyła się w Krakowie na politechnice Krakowskiej (w dniach 15-16 września 2009 r.).

Dwudniowa konferencja kończyła projekt Unii Europejskiej „MAX – Kampania na

Phoca PDF

rzecz świadomych i uwieńczonych powodzeniem strategii zarządzania ruchliwością". Projekt realizowany był w latach 2006-2009 i był największym spośród projektów badawczych w dziedzinie zarządzania mobilnością. Stanowił część szóstego programu ramowego Unii. MAX zawiera praktyczne rady, dzięki którym można się dowiedzieć jak m.in. polepszyć integrację planowania przestrzennego z planowaniem transportu.




- Jeżeli zbuduje się linię tramwajową, to trzeba także dopilnować, aby ludzie z niej korzystali. Jeżeli powstaną ścieżki rowerowe, to także trzeba coś zrobić, żeby ludzie zmienili swoje zachowania. Czasem mniej kosztuje zmotywowanie ludzi, żeby zmienili swoje przyzwyczajenia niż wybudowanie infrastruktury, która, jak się nieraz okazuje, wcale nie była potrzebna – mówił Karl- Heine Posh. Potwierdzają jego opinię praktyczne rozwiązania wprowadzone w Wielkiej Brytanii. Już na etapie pozwolenia na budowę nowych obiektów szpitalnych w Cambridge i Edynburgu uwzględniono właściwe zarządzanie mobilnością. Dzięki temu z dojazdu samochodem do pracy korzysta obecnie tylko 40-50% osób. Bez odpowiedniego planowania i zarządzania mobilnością odsetek ten wyniósłby prawie 90%.

Projekt MAX wspierała Rada Platformy EPOMM (European Platform on Mobility Management). Informacje na temat projektu są dostępne na stronie internetowej www.epomm.org

Phoca PDF