



Czy ITS może być lekarstwem na gigantyczne korki miejskie? Rozmowa z prof. Wojciechem Suchorzewskim, kierownikiem Zakładu Inżynierii Komunikacyjnej Politechniki Warszawskiej.

- Inteligentne Systemy Transportowe mogą być idealnym sposobem na - niekiedy - gigantyczne miejskie korki?

- Od wielu lat jestem wyznawcą teorii, że małe korki już... były. Zwłaszcza w kontekście wykrzywienia komunikacji, bo nie wiem, czy Pani wie, ale Polska należy do krajów, w których ludzie mają dużo więcej samochodów, niż pozwala im na to zasobność portfeli. Po prostu samochód w Polsce stał się priorytetem, przed nauką, przed mieszkaniem, nawet przed wakacjami...

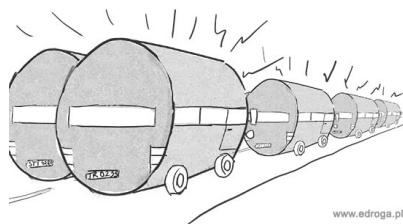
- Taka ułańska fantazja, bo kiedyś był koń, a teraz musi być samochód?

- I dodatkowo zachowujemy się irracjonalnie. Przybywa samochodów, bardzo dużo i bardzo szybko, a to powoduje, że korkują się drogi, zwłaszcza w miastach. Równocześnie nie ma takiego rozwiązania, jeśli chodzi na przykład o rozbudowę sieci drogowej, które umożliwiłoby wszystkim kierowcom z miasta i okolicy swobodne jeżdżenie gdzie chcą i jak chcą, z parkowaniem włącznie...

- Kierowcy nie tylko z wielkich światowych metropolii traktują wszelkie ograniczenia jak coś naturalnego?

- Tak. W innych miastach, krajach kierowcy się tego nauczyli. Natomiast my ciągle budzimy się następnego dnia z większą liczbą samochodów i nie dostosowujemy swoich zachowań do tego, co umożliwia sieć drogowa. Jesteśmy też nadwrażliwi. Średnie prędkości w dużych miastach Polski są ciągle większe, niż w takich

bogatych krajach jak Francja czy Wielka Brytania. Średnia prędkość poruszania się samochodami w centralnej części Londynu do 2003 roku wynosiła 12 km/h. W Warszawie, w podobnym obszarze, jest to ciągle 20 km/h. Co zrobiono w Anglii? Nie budowano nowych dróg tylko wprowadzono opłatę za wjazd do centrum, najpierw 5, a potem 8 funtów. I prędkość wzrosła z 12 do 18 km/h po tym, jak 15-20% kierowców przestało wjeżdżać do centrum. Pozostali ogromnie zyskali na czasie, zużyciu paliwa itd., a to zwróciło poniesione koszty – 5 lub 8 funtów. Do czego zmierzam? Zachowujemy się irracjonalnie i to, że stoimy w korkach jest wynikiem naszego wyboru, a nie tylko braku dróg.



- W czym może pomóc zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych?

- Może trochę złagodzić problem, natomiast nie rozwiąże go całkowicie. Na przykład: była kolizja lub zabrakło komuś paliwa w samochodzie i zablokował kawałek Trasy Łazienkowskiej. Aby przywrócić właściwy ruch, trzeba wykryć stojący samochód i natychmiast doprowadzić do interwencji służb technicznych, kryzysowych. Jest to możliwe dzięki systemom zarządzania ruchem, monitorowaniu trasy. Trochę możemy pomóc w sytuacjach nadzwyczajnych, natomiast takiego totalnego rozwiązania korków my nie obiecujemy. Możemy pomóc przez takie sytuacje jak priorytety dla transportu zbiorowego, wydzielenie pasów dla autobusów, priorytet sygnalizacji świetlnej dla tramwaju opóźnionego /tramwaj przejeżdża w pierwszej kolejności – przyp. red./. Co więcej, w takich bardzo inteligentnych rozwiązaniach bierze się także pod uwagę, ile osób siedzi w danym pojeździe. Jeżeli jadą dwa autobusy z dwóch kolidujących kierunków, oba spóźnione, ale jeden ma pięciu pasażerów, a drugi pięćdziesięciu, to system wybierze ten z pięćdziesięcioma osobami i puści go najpierw, a dopiero potem ten drugi. Czyli jest mnóstwo możliwości takich natychmiastowych reakcji dostosowanych do rzeczywistej sytuacji. Wśród nich jest także ostrzeganie przed zakorkowanymi odcinkami tras pojawiające się na znakach zmiennej treści. Na przykład informujemy kierowców: uważaj, na Jagiellońskiej jest korek. Naturalnie, jeżeli wszyscy zmieniliby trasę, to korki przeniosłyby się na te zastępcze drogi. Na szczęście tylko część kierowców, około 15-20%, skorzysta z alternatywy, a dzięki temu poprawi się sytuacja na głównej trasie i wszyscy na tym zyskamy.

- ITS-y sprawdzają się wszędzie na świecie i jest to oczywistość. Jednak trzeba wziąć pod uwagę także mentalność typowego polskiego kierowcy. Jeżeli na tablicy o zmiennej treści przeczyta, że powinien jechać z

prędkością 70 km/h i wówczas kolejne skrzyżowanie przejedzie przy zielonym świetle, a ma przed sobą prawie pustą drogę, to on z pewnością nie pojedzie 70 km/h tylko 90, a nawet 100 km/h...

- Jeszcze w tej chwili może nie będzie stosował się do nakazów i ograniczeń, ale tak będzie dopóki przestrzeganie prędkości nie będzie egzekwowane. Natomiast jest taki mit w Polsce, że w Niemczech nie ma ograniczenia prędkości i to jest dobre. U naszych zachodnich sąsiadów ograniczenia prędkości są na 50% autostrad, przy czym często są to ograniczenia zmienne: wyświetlany jest sygnał 70, 90, 110 km/h. Co więcej, w Niemczech, gdzie generalnie nie ma ograniczeń prędkości, mówi się jednak, że jeżeli jedziesz powyżej 130 km/h, to na swoją odpowiedzialność. Jeżeli będziesz uczestniczył w wypadku, to nawet wtedy, gdy winę ponosi inny kierowca, to ty będziesz współwinny. Jaki jest tego rezultat? Średnie prędkości na autostradach niemieckich są niższe niż w Polsce. Na wielu autostradach amerykańskich obowiązuje ograniczenie prędkości do 112 km/h, po przeliczeniu mil, a przekroczenie tej prędkości o więcej niż pięć mil kończy się często aresztem.

- Czyli w Polsce to także kwestia egzekwowania przestrzegania przepisów?

- Oczywiście. Ale również jest też coś w naszej psychice oraz fascynacji samochodem. Ja miałem w życiu czternaście czy piętnaście samochodów, dlatego mnie to nie rajcuje tak jak wielu innych, którzy jazdę traktują jak źródło adrenaliny. I to jest problem. Na przykład dyskusje o dostępności prawa jazdy od określonego roku życia. W Stanach Zjednoczonych, kraju w pełni zmotoryzowanym są prawa jazdy dla młodzieży, w zależności od stanu, wydawane między szesnastym czy osiemnastym rokiem życia. Ale prawo jazdy upoważnia jedynie do poruszania się autem na trasie dom - szkoła. Jest też prawo uprawniające do jazdy tylko w obecności rodziców i dopiero po ukończeniu osiemnastego, a nawet dwudziestego pierwszego roku życia, otrzymuje się pełne prawo jazdy. I jest godzina policyjna. W dni powszednie od godziny 22.00 do 6.00 rano młodzi ludzie nie mogą kierować pojazdami, bo o tej porze jest największe ryzyko wypadku samochodem...



- Aż boje się pomyśleć, jakie byłyby dyskusje gdyby takie przepisy próbowano wprowadzić w naszym kraju... Zatem wróćmy do Inteligentnych Systemów Transportowych. Jakie jest nastawienie do poszukiwania rozwiązań i odwaga w ich wprowadzaniu?

- Ja nie jestem obiektywnym sędzią, bo jestem współodpowiedzialny za to, jak to wygląda, ale jestem bardzo pozytywnie zaskoczony. Jest wiele dowodów na to, że najwięcej dzieje się dzięki inicjatywom oddolnym. Takim wzorcem okazała się Łódź. Cicho, spokojnie, bez rozgłosu, nie dziesięć skrzyżowań, ale system. Duża liczba skrzyżowań, ambitne cele. Są dowody na to, że nie jesteśmy tacy zupełnie zapóźnieni. Ale przykładem, za który należy się wstydzić jest Warszawa. Ma zdecydowanie dużo do odrobienia, bo decyzja o budowie centralnego Systemu Zarządzania Ruchem zapadła w roku 1998 na posiedzeniu Rady Miasta...

- To niemal jubileusz?

- Tak - dziesięciolecie, a do tej pory system, nawet minisystemik, nie został w pełni uruchomiony. Ale są deklaracje, pozytywne stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Do tego, aby coś zrobić, musi być także wola polityczna.

- Dziękuję za rozmowę.

Alina Duda