



*dr Piotr
Kuropatwiński*

*Wydział Ekonomiczny
Uniwersytetu Gdańskiego*

MOBILNOŚĆ, NIE TRANSPORT

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz – dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

Dominik Aziewicz: Polskie miasta zmieniają się w bardzo dynamicznym tempie, m.in. pod względem infrastruktury transportowej. Jak rozwój ten oceniany jest w kręgach ekspertów?

Piotr Kuropatwiński: Obecnie wśród specjalistów zajmujących się planowaniem transportu w obszarach zurbanizowanych mamy do czynienia ze zmianą paradygmatu. Nie jest to zwrot o 180°, niemniej ta zmiana sposobu myślenia o kształtowaniu warunków poruszania się po mieście niesie za sobą bardzo istotne konsekwencje. Chodzi generalnie o odejście od planowania rozwiązań dla ruchu pojazdów, czyli planowania transportu, i szukanie takich, które będą poprawiały warunki mobilności ludzi. Transport nie jest celem samym w sobie – jest on czymś, co umożliwia realizację różnych innych celów. Jeśli przyjmiemy tę perspektywę,

Obecnie w miastach zaczyna odchodzić się od planowania rozwiązań dla ruchu pojazdów i szuka się takich, które poprawiają warunki mobilności ludzi. Transport nie jest bowiem celem samym w sobie – jest on czymś, co umożliwia realizację różnych innych celów.

w planowaniu miasta zaczynamy uwzględniać ruch pieszych, innych niezmotoryzowanych (np. rowerzystów) oraz oczywiście klientów transportu publicznego. Nie pomijamy przy tym kwestii ruchu pojazdów oraz ich parkowania. Wszystkie te aspekty wpisują się w pewną hierarchię, którą można ustawić w różny sposób – bardziej lub mniej przyjazny dla poszczególnych z nich. Ważne, by planowania mobilności nie rozpatrywać w oderwaniu od gospodarowania przestrzenią: obecnie za miasto zrównoważone, „modelowe” przyjmuje się ośrodki o dość zwartej zabudowie, w policentrycznej aglomeracji, dobrze powiązane wewnętrznie i zewnętrznie dzięki sprawnej komunikacji szynowej.

Dlaczego tak ważna jest zwarta zabudowa miasta?

Miasta rozlane stanowią często modelowy przykład tego, jak nie powinno się tworzyć miast. Nie mogą być one atrakcyjnie obsługane systemem komunikacji miejskiej. Dla ilustracji można przywołać kontrastowe przykłady Atlanty i Barcelony. Liczba ich mieszkańców jest porównywalna. Amerykańskie miasto jest rozlane – tylko 4% populacji ma dostęp do stacji metra w odległości 600 metrów od miejsca zamieszkania. Ten sam wskaźnik w Barcelonie wynosi 60%. Proszę pomyśleć, jaka to oszczędność wydatków na tworzenie podstawowej infrastruktury, a także energii i czasu! Oczywiście, zwartość miasta wpływa też na poprawę wielu innych

aspektów jakości życia mieszkańców. Przykłady, które wymieniłem są dość skrajne. Przeciętne miasta można zazwyczaj uplasować gdzieś pomiędzy nimi – nieco bliżej Atlanty lub nieco bliżej Barcelony. Wyzwanie polega na wybraniu kierunku, w którym powinniśmy zmierzać oraz na jego realizacji.

Dlaczego rozwój infrastruktury drogowej jest aż tak niekorzystny dla rozwoju miast?

Problemem nie jest sam rozwój infrastruktury, ale jakość refleksji na temat roli samochodu w codziennym życiu mieszkańców. Kwestią do zastanowienia się jest to, czy infrastruktura transportowa miasta ma być tworzona głównie lub wyłącznie z myślą o użytkownikach samochodów, czy też punktem odniesienia powinni być mieszkańcy, którzy mogą i chcą korzystać także z innych sposobów zaspokajania codziennych potrzeb mobilności. Myślę tu na przykład o osobach, które znają zarówno zalety, jak i wady auta, są jego posiadaczami lub nie, a mimo to szukają innego sposobu poruszania się po mieście, a także o takich, które z samochodu nie mogą korzystać z racji wieku, niepełnosprawności czy innych przyczyn.

Odwrócenie się od transportu samochodowego wydaje się jednak nieco utopijnym pomysłem. Czy istnieje realna alternatywa dla aut?

Czy infrastruktura transportowa miasta ma być tworzona głównie z myślą o kierowcach czy też punktem odniesienia powinni być mieszkańcy, którzy chcą korzystać także z innych sposobów zaspokajania codziennych potrzeb mobilności?

Odejście od planowania „pod auta” na rzecz planowania „pod klientów transportu publicznego” nie daje pożądaných efektów. Kiedy przesiadamy się z wygodnego samochodu, który stoi w korku, do zatłoczonego autobusu, który również stoi w korku, nie widzimy sensu takiej zmiany zachowań.

kierunek działań mających wyprowadzić miasta z tego ślepego zaułka uznawane jest zwiększenie jakości i skali korzystania z transportu publicznego. Takie myślenie ma jednak podstawową słabość. Doświadczenia polskich miast pokazują, że odejście od planowania „pod auta” na rzecz planowania „pod klientów transportu publicznego” nie daje pożądaných efektów. Udział przejazdów samochodem w ogólnej liczbie codziennych podróży w ostatnich latach w wielu polskich miastach rósł, a liczba osób korzystających z transportu publicznego ulegała redukcji, mimo stosowania retoryki o dążeniu do „zrównoważonego rozwoju” miasta i jego systemu transportowego. Pogarszały się jednocześnie warunki życia wszystkich.



Między ekspertami transportu miejskiego wydaje się panować zgoda, że trzeba szukać rozwiązań prowadzących do zatrzymania lub odwrócenia tendencji do korzystania z samochodów w takim stopniu jak teraz. Decydenci zdolni do głębszej refleksji zwykle wiedzą, że koncentrowanie się na potrzebach mieszkańców chcących korzystać z samochodu bez ograniczeń prowadzi w ślepią uliczkę, również ze szkodą dla osób, które chcą poprawiać warunki korzystania z samochodu bez zwracania uwagi na potrzeby czy poglądy osób wybierających inne opcje. Jako główny

Dlaczego tak się dzieje?

Zjawisko to ma wiele przyczyn, zwykle tłumaczy się to przede wszystkim brakiem poczucia przewagi transportu zbiorowego nad samochodem użytkowanym w tradycyjny sposób. Kiedy przesiadamy się z wygodnego samochodu, który stoi w korku, do zatłoczonego autobusu, który również stoi w korku, nie widzimy sensu takiej zmiany zachowań. Gdyby większość ludzi zdecydowała się na transport publiczny sytuacja być może uległa by poprawie. Ważniejsze jest jednak to, że komunikacja publiczna ma też jeszcze

Dla tworzenia łańcuchów ekomobilności kluczowa jest dobra jakość zarządzania przestrzenią w mieście – dążenie do jak największej jego kompaktowości, a także uspokajanie ruchu i rozwój systemów „rower + transport szynowy”.

jedną, niezbywalną słabość. Praktycznie nigdy nie zapewnia możliwości przemieszczania się „od drzwi do drzwi”. Stąd też konieczność poprawy jakości dostępu do przystanków komunikacji publicznej. O pieszych się zwykle pamięta, rzadko się jednak konsekwentnie myśli i działa na rzecz zaspokojenia oczekiwań niepełnosprawnych czy korzystających z roweru. Tutaj tkwi olbrzymi, niedostatecznie wykorzystywany m.in. w Trójmieście potencjał: poprawa warunków funkcjonowania łańcuchów ekomobilności.

Jak tworzyć takie łańcuchy?

Kluczowa jest dobra jakość zarządzania przestrzenią w mieście. Największy potencjał ma uspokajanie ruchu i rozwój systemów „rower + transport szynowy”. Niestety, jak dotąd częściej słyszy się o zamiarze budowy piętrowych parkingów przesiadkowych dla zmotoryzowanych. To wymaga poniesienia dużych nakładów i nawet jeśli tymczasowo rozwiązuje problemy codziennej mobilności mieszkańców dalekich przedmieść lub gmin sąsiednich, stanowi formę wspierania procesu suburbanizacji i wyludniania się centrum. Warto rozważyć alternatywne opcje, o wielokrotnie wyższych wskaźnikach korzyści wobec kosztów. Innym rozwiązaniem sprzyjającym zmniejszeniu ruchu samochodów jest wprowadzenie opłat za wjazd samochodem do centrum miasta (opłaty kongestyjne). Pomysł ten zwykle,

w momencie pojawienia się, spotyka się z oporem, ale po wprowadzeniu z odpowiednim przygotowaniem, znajduje zrozumienie i poparcie większości – również kierowców. W Sztokholmie władze miasta po ogłoszeniu zamiaru wprowadzenia opłat kongestyjnych chcąc wprowadzić strefę płatnego parkowania, napotkały znaczny opór mieszkańców. W związku z tym zaproponowały wdrożenie opłat na próbę, na okres trzech miesięcy. W tym czasie średnia prędkość przejazdu samochodów wzrosła, gdyż było ich mniej. Część mieszkańców przesiedła się na rowery lub zaczęła korzystać w większej niż dotąd mierze z transportu publicznego. Liczba podróży odbywanych przez sztokholmczyków nie uległa zmianie, ale przekształciła się ich struktura. Mieszkańcy poczuli, że jest to dla nich korzystne. Po trzech miesiącach większość z nich domagała się podwyższenia stawek, ponieważ zauważyli, że zniesienie opłat znacznie pogarsza swobodę poruszania się. Ten i inne przykłady potwierdzają tezę, że nawet dobre pomysły wymagają odpowiedniego podejścia: istotne jest nie tylko to, co się wprowadza, ale jak zarządza się procesem zmian.

W Polsce taki pomysł trudno byłoby chyba zrealizować – Polacy kochają samochody.

Są tacy, którzy kochają samochody i zawsze się nimi poruszają. Są tacy, którzy je kochają, ale za nimi tęsknią, bo nie stać ich na kosztowną eksploatację pojazdu. Są też tacy, dla których samochody służą po prostu jako narzędzie pracy, lecz znając ich zalety, dostrzegają również ich wady i ograniczenia. Szukają innych rozwiązań. Dla mojego pokolenia

Samochody długo stanowiły zakazany owoc. Stąd są ludzie, którzy ciągle odczuwają fascynację samochodami. Mam jednak nadzieję, że większość ma to już za sobą.



samochody długo stanowiły zakazany lub bardzo trudno dostępny owoc. Stąd jest wielu, którzy ciągle odczuwają fascynację samochodami. Mam jednak nadzieję, że większość ludzi ma to już za sobą. Pokolenie moich dzieci odczuwa emocje dotyczące motoryzacji w sposób dużo bardziej zrównoważony.

Czy mamy obecnie warunki do tego, by korzystać z rowerów w większym stopniu niż dotąd?

Drogi dla rowerów mogą być oceniane według wielu różnych kryteriów. Tradycyjnie reprezentanci tzw. lobby rowerowego zwykle skupiali uwagę na jakości nawierzchni dróg rowerowych, wysokości krawężników czy promieniach łuków, ostro krytykując jakość tworzonych dla ruchu rowerowego widzialnych elementów infrastruktury. Dla mnie najważniejszym kryterium jest jakość rozwiązań sytuacji kolizyjnych występujących potencjalnie na skrzyżowaniach dróg

dla rowerów z ulicami dróg dojazdowych. Powiem dyplomatycznie: mogłyby być one w wielu miejscach lepsze, ale często nie zależy to od jakości pracy projektantów, którzy zwykle dobrze wykonują swoją pracę, ale od jakości refleksji osób decydujących o strategii rozwoju systemu transportowego miasta. Najważniejsza jest jakość tzw. niewidzialnej infrastruktury rowerowej (stref z uspokojonym ruchem lub wolnych od parkowania i jazdy samochodem) w centrum miasta oraz w pobliżu węzłów przesiadkowych. Z tym nie jest najlepiej, na razie – dla Gdańska – zajmującego w rankingu polskich miast „rowerowych” czołowe miejsce wystawiam 3+, przy czym zaznaczam, że budowanie infrastruktury rowerowej nie jest najważniejsze. Rowerzyści mogą z powodzeniem jeździć po drogach, jeśli tylko zostaną zaakceptowani przez innych użytkowników jezdni jako równorzędni uczestnicy ruchu.

Przyzwyczajenia transportowe mają bardzo duży wpływ na jakość relacji międzyludzkich. Jazda samochodem ogranicza sposobność wchodzenia w interakcje. Podróżując pieszo, rowerem czy transportem publicznym nasze kontakty z innymi ludźmi są częstsze i lepsze.

Czy zmiana przyzwyczajzeń transportowych może wpłynąć na poprawę jakości relacji społecznych?

Przyzwyczajenia transportowe mają bardzo duży wpływ na jakość relacji międzyludzkich. W warunkach dominacji najbardziej „przestrzeniożernych”, a więc opartych na pojazdach dwuosobowych napędzanych silnikami spalinowymi, sposobów poruszania się często występuje zjawisko tzw. „road rage”. Jest ono szeroko opisane w literaturze i niestety zdarza się w naszym kraju coraz częściej. Bierze się ono z frustracji spowodowanej długą, samotną jazdą w korku. Trudno jest nie zauważyć, że ruch samochodowy odbywa się w swoistej izolacji od innych. Szybko poruszając się samochodem nie mamy czasu ani sposobności, aby wejść w interakcję z innymi jadącymi obok – z pewnością nie w te pozytywne. Dość symptomatyczne są też starania do zastąpienia tradycyjnych skrzyżowań układem wielopoziomowych węzłów, co ma przyczynić się do zwiększenia ich przepustowości. Rada miasta Vancouver już w latach siedemdziesiątych zakazała budowania takich rozwiązań. Miało

to przyczynić się do poprawy komfortu i bezpieczeństwa pieszych. Na moim osiedlu pobudowano pasy do skrętów w lewo i w prawo, w efekcie czego pieszy biegnie, aby zdążyć przejść przez sześć pasów na przejściu. W takim miejscu może czuć się zagrożony, bo wie, że zielone światło zaraz zacznie migać. Samochody z kolei muszą długo czekać na to, aż ludzie przejdą. To wszystko pogłębia frustrację i pogarsza jakość życia w mieście – zwłaszcza osobom niezmotywowanym. W dalszej perspektywie tworzy się miasto, w którym aby kupić litr mleka zużywamy litr paliwa i tracimy czas w korkach.

Doświadczenie uczestnictwa w wielu masowych przejazdach rowerowych, w kraju i zagranicą mówi mi, że jakość relacji między osobami jadącymi obok siebie na rowerach jest bardzo wysoka. Wszyscy się do siebie uśmiechają i odnoszą z szacunkiem, nawet jeśli popełniają jakieś błędy. Innym laboratorium dobrych relacji międzyludzkich w przestrzeni publicznej są „ciclovias” – święta ulicy organizowane regularnie od wielu lat na głównych arteriach miast Ameryki Łacińskiej. Są one wówczas – zwykle w niedzielę – zamykane dla ruchu samochodowego i udostępniane dla mieszkańców, którzy poruszają się po nich rowerami, jeżdżą na rolkach, chodzą czy biegają. Robią to wszystko nie w celu rywalizacji, lecz po to, by atrakcyjnie spędzić czas. Inaczej mówiąc: na jakość relacji społecznych może dodatkowo wpływać samo promowanie zmian w zakresie przyzwyczajzeń transportowych, na rzecz bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i społecznemu. W największym skrócie: miasta przyjazne dla rowerów okazują się miastami przyjaznymi dla swoich mieszkańców, przyjezdnych i inwestorów.

O ROZMÓWCY:

Dr Piotr Kuropatwiński jest pracownikiem naukowym Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Jest także współpracownikiem Pomorskiego Stowarzyszenia Wspólna Europa (PSWE) oraz wiceprezydentem Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Ekspert w dziedzinie aktywnej mobilności oraz rozwoju ruchu rowerowego w miastach.

