Zrównoważony transport to teoria, w praktyce trzeba ją wymuszać

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 08, maj 2014 00:00
Jarosław Komża
Odsłony: 2814

Zrównoważony rozwój transportu to slogan, który w praktyce bywa niezrozumiany. Ruch rowerowy często mylony jest z rekreacją, a nie formą dojazdu do pracy czy szkoły. Budując nowe drogi paradoksalnie zwiększamy przestrzeń dla samochodów i działamy na szkodę zbiorowego transportu publicznego, który jakoby chcemy rozwijać. Kolej w miastach to fantasmagoria, która nie prowadzi do zamierzonych rezultatów. Transport dla rozwoju gospodarki jest warunkiem koniecznym, ale nie kluczowym. To skrót opinii Jana Friedberga, eksperta w dziedzinie transportu, byłego wiceministra transportu i wiceprezydenta Krakowa, z udzielonego „Magazynowi Miasta" wywiadowi.

Równoważenie to zarządzanie popytem

Zrównoważenie w przypadku transportu opiera się na dążeniu do zaspokojenia potrzeb mobilności wszystkich mieszkańców, przy zastrzeżeniu, że nie zawsze będą mogli zrobić to w sposób nieograniczony. Tutaj równowaga zmierza do tego, by nie było zatłoczenia w miastach. W praktyce chodzi o to, aby więcej osób podróżowało, wykorzystując transport publiczny – objaśnia teorię Jan Friedberg. Jednak dodaje, że co innego zrozumienie tej koncepcji, a co innego umiejętność jej wdrożenia. w praktyce. - *Jesteśmy młodą motoryzacją i większość z chce jeździć samochodami. W związku z tym musimy wymuszać pewne zachowania*. – puentuje. A wymuszenie to zarządzanie popytem. - *W naszej rzeczywistości polega to na dostarczaniu propozycji nie do odrzucenia: utrudniamy ci dojazd samochodem, ale jednocześnie oferujemy inne formy transportu*. – wyjaśnia ekspert.

Najprostszym przykładem utrudnienia jest wprowadzanie opłat za parkowanie. Ale tu wkrada się paradoks, że to nie gospodarz przestrzeni, „regulator popytu" ustala ich maksymalną wysokość, a sejm. - *Uznano to za rodzaj publicznej daniny, kolejnego podatku, a nie za to czym w rzeczywistości jest, czyli opłatą za wynajęcie miejsce do parkowania. Górna granica tej stawki jest za niska. Taka polityka rządu sprawia, że polityka miast nie może być skuteczna* – uważa Friedberg.

Równoważyć, to nie tylko znaczy ograniczać, także przygotować dobre opcje alternatywne

Ekspert podkreśla, że samymi zakazami i utrudnieniami nie da się realizować zasady zrównoważonego transportu. Wprowadzaniu barier w ruchu samochodów musi towarzyszyć np. ulepszanie transportu publicznego albo budowanie systemu ścieżek rowerowych. Ekspert podkreśla, że wiele polskich miast posiada dobre rozwiązania transportu publicznego. Jednak zauważa także, że brak jest działań systemowych i w promowaniu form alternatywnych dominują okazjonalne akcje. Często także działania

Phoca PDF

nie są przemyślane. Jako przykład ekspert podaje organizowanie ścieżek rowerowych poza centrami miast. – *Ruch rowerowy często myli się z rekreacją* – uważa Friedberg. Jak ludzie dojeżdżający do pracy, szkół, sklepów, centrów kultury autami mają przesiąść się na rowery, skoro trasy rowerowe nie prowadzą tam dokąd chcą dojechać, nie ma parkingów rowerowych, przechowalni?

Przemyślane inwestycje w infrastrukturę transportową

Friedberg odnotowuje pewne prawidłowości transportu. Po pierwsze, inwestycja w infrastrukturę przenosi się na liczbę użytkowników danego środka transportu, ale od pewnej wartości granicznej, np. długości systemu dróg. Jeśli miasto jej nie osiągnie, nie będzie efektu. Tu przykładem mogą być wyżej wspomniane ścieżki rowerowe. Druga prawidłowość, to budowa nowych dróg, np. obwodnic, działa wręcz przeciw koncepcji zrównoważenia, ponieważ tworzone nowe wysokie przepustowości przyciągają ruch samochodowy. – *Jeśli jadąc autem widzimy że odległość 5 km z powodu korków pokonaliśmy w dwie godziny, to następnego dnia przesiądziemy się do tramwaju. Ale jak okaże się, że dzięki nowym obwodnicom taką samą odległość taką samą odległość pokonamy w 30 minut, to nikomu po prostu nie będzie chciało się korzystać z transportu publicznego. A jak cześć kierowców zacznie korzystać z obwodnicy i zwolni miejsce w centrum, to w nie dosłownie wjadą inni kierowcy* – wyjaśnia ekspert.

Lepszy transport wcale nie generuje wzrostu gospodarczego

Poza ograniczaniem dostępności ruchu samochodowego w pewnych przestrzeniach, powinniśmy udostępniać je innym użytkownikom, np. pieszym. A pieszy to najlepszy klient miejskiego handlu. Choć powszechnie słyszy się, że trzeba zapewnić miejsce dla aut, bo klient jeśli mu to umożliwić, najchętniej wjechałby samochodem do sklepu, to zdaniem eksperta nie ma dowodów na to, że lepszy transport skutkuje wzrostem gospodarczym. – *To rozwój transportu idzie w parze za wzrostem gospodarczym. Dobry transport jest warunkiem koniecznym, by gospodarka funkcjonowała i się rozwijała, ale absolutnie nie jest to warunek kluczowy*. – mówi Jan Friedberg.

Źródło: Magazyn Miasta, nr 3/4(5/6)/2013, śródtytuły pochodzą od redakcji DWW.

Phoca PDF