Samochód a miasto

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 02, listopad 2019 21:09
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1096

Zarządzanie ruchem drogowym na drogach lokalnych jest tym obszarem funkcjonowania jednostek samorządu terytorialnego, które budzi ogromne społeczne emocje. Dobrze pokazały to ostatnie dwa tygodnie. Dziejące się w Warszawie wydarzenia są doskonałą ilustracją problemów dotyczących całego kraju.

Pierwszym wydarzeniem było potrącenie pieszego ze skutkiem śmiertelnym na ul. Sokratesa. Wypadek ten stał się okazją do wypominania władzom miejskim braku elementów zwiększających bezpieczeństwo pieszych. Niestety muszę tutaj powiedzieć rzecz niepopularną – właściwie żadne rozwiązania dotyczące inżynierii ruchu same z siebie nie są w stanie zagwarantować bezpieczeństwa wszystkim i wszędzie. Działania inwestycyjne mogą się sprawdzić tam, gdzie występują problemy dotyczące geometrii drogi, szczególnych uwarunkowań lokalnych, itd. Tam gdzie wypadek jest konsekwencją brawury i nieodpowiedzialności prowadzących samochód, tam zawsze pozostaje obszar ryzyka niemożliwy do całkowitego usunięcia. Łatwiej jest jednak szukać winnych instytucjonalnych, zwłaszcza, że ci są bardzo wdzięcznym obiektem ataku. W przeważającej większości przyjmą zaproponowane przez aktywistów miejskich rozwiązania, nawet jeśli są one dalece kontrowersyjne – czynią to aby uniknąć ewentualnej burzy medialnej, gdyby sytuacja się z jakichkolwiek powodów powtórzyła. Wówczas samorządowiec ma bowiem zagwarantowane pytanie ze strony mediów „Co pan zrobił by do tego nie doszło?" – nawet wówczas, gdy właściwie nic i tak nie można byłoby zrobić. Tylko w dzisiejszych czasach mało kto odważy się powiedzieć to wprost. W ten sposób inwestujemy w kolejne elementy infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie byłoby to problemem, gdyby nie powodowało jednocześnie przekonania, że te elementy załatwią wszystko. A nie załatwią. Samochód jadący z prędkością 130 km/h przez miasto będzie równie skutecznym narzędziem zabijania jak pistolet, czy nóż.

Drugim wydarzeniem była zapowiedź Prezydenta Warszawy odnośnie poszerzenia strefy płatnego parkowania i podniesienia opłat związanych z korzystaniem z niej. Zapowiedź ta spotkała się z licznymi negatywnymi opiniami. W najkrótszych słowach sprowadzały się one do zarzutów nieuzasadnionego sięgania do kieszeni obywateli – którzy przecież mają zupełnie inne pomysły na wydawanie swoich pieniędzy – w dodatku za korzystanie z przestrzeni, która jest wspólna.

Przywołajmy zatem podstawowe dane. Docelowo pierwsza godzina parkowania w ścisłym centrum Warszawy ma kosztować 4,90 zł, trzecia – najdroższa – szacunkowo 7 zł. Czy to dużo? Z punktu widzenia osoby, która przyjeżdża do centrum załatwić konkretną sprawę – niekoniecznie. Aktualna cena jednego litra benzyny Pb95 wynosi 4,92 zł – a zatem można powiedzieć, że pierwsza godzina parkowania będzie kosztować tyle samo co litr benzyny. Uwzględniając przeciętne spalanie oznacza to w przeliczeniu na kilometraż 10-15 km przejechany w ruchu miejskim. Innymi słowy – koszt będzie wynosił jedynie ułamek kosztów poniesionych na dojechanie do centrum.

Również dla osób, które przyjeżdżają np. na jakieś wydarzenie kulturalne koszt parkowania będzie znacznie niższy niż koszt samego uczestnictwa. Skoro przeciętny bilet do teatru kosztuje 100 zł/osobę, to nawet i 20 zł opłaty za parkowanie nie może być traktowane jako bariera.

Podniesione opłaty mogą zatem stanowić problem jedynie dla osób, które przyjeżdżają samochodem do centrum miasta do pracy na kilka, czy kilkanaście godzin. Tyle tylko, że zwykle nie ma żadnego racjonalnego powodu, dla którego te osoby muszą przyjechać samochodem. Od skorzystania ze środków komunikacji miejskiej korona z głowy nie spada. Gdyby ktokolwiek miał w tym zakresie wątpliwości proponuję, aby wybrał się do Londynu na stację metra Bank w porze poprzedzającej otwarcie poszczególnych firm w The City.

Phoca PDF

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 02, listopad 2019 21:09
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1096

W najlepiej pojętym interesie miasta jest ograniczenie ruchu – a doprowadzenie do tego poprzez zmniejszenie liczby osób dojeżdżających własnym samochodem do pracy jest szczególnie istotne. Powiązany z porami pracy rytm dojazdów z jednej strony powoduje korki rano i późnym popołudniem, a z drugiej strony blokuje wiele ogólnodostępnych miejsc parkingowych na długie godziny.

Dlaczego jednak ograniczenie ruchu jest tak istotne? Z bardzo wielu względów. Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i poprawa płynności ruchu nie są tu najważniejsze. Jednostka samorządu terytorialnego to wspólnota zamieszkująca określony teren. A wspólnoty nie da się budować zza szyby samochodu. Samochód ze względu na samą swoją naturę dzieli, a nie łączy. Socjologowie zajmujący się dynamiką rozwoju miast pokazują jak priorytet indywidualnego transportu samochodowego prowadzi do atomizacji społeczeństwa i utraty atrakcyjności wielu terenów miejskich. Z kolei racjonalne wyłączanie z ruchu określonych ciągów ulic, uspokajanie ruchu, a także priorytet dla komunikacji publicznej mają działanie miastotwórcze. A na tym w dłuższej perspektywie czasu skorzystamy wszyscy.

Zamiast pomstować na decyzje władz prowadzące do ograniczenia ruchu drogowego może zatem warto wysiąść zza kierownicy swojego samochodu.

Phoca PDF