

– Transport przyszłości będzie przyjazny i bliski mieszkańcom – mówi prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata, rektor Politechniki Krakowskiej. Jak wskazuje, tzw. nowa mobilność, czyli usługi transportu umożliwiające przemieszczanie się przy użyciu współdzielonych pojazdów – samochodów, skuterów, rowerów, hulajnóg – stanowią ważne uzupełnienie tradycyjnego transportu zbiorowego i są nowoczesną, dynamicznie rozwijającą się formą zaspokojenia potrzeb mieszkańców miast w zakresie przemieszczania się. – Do zmiany systemów transportowych w miastach potrzebna jest również zmiana naszych wewnętrznych przekonań i przyzwyczajzeń – zauważa ekspert ds. transportowych.

– Musimy wykorzystywać wszystkie możliwe środki transportu po to, żeby usprawnić przemieszczanie się w miastach. Nie jesteśmy w stanie tego przemieszczania się zlikwidować, każdy z nas ma potrzeby transportowe. Natomiast bardzo ważne jest to, żeby te etapy podróży, które muszą być realizowane w mieście, były zoptymalizowane z perspektywy użytkownika i całego systemu transportowego – mówi prof. Andrzej Szarata.

W tej chwili najpopularniejszym i najczęściej wybieranym środkiem transportu w miastach wciąż jest prywatny samochód, co – w kontekście wzrostu liczby mieszkańców w aglomeracjach miejskich – powoduje szereg problemów związanych m.in. z korkami, smogiem, hałasem czy brakiem miejsc parkingowych. Zgodnie z danymi Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w Polsce jest zarejestrowanych ok. 30 mln pojazdów, z czego ponad 20 mln stanowią samochody osobowe. Z kolei według danych Eurostatu Polska plasuje się na szóstym miejscu wśród członków Unii Europejskiej pod względem liczby pojazdów zarejestrowanych na 1 tys. mieszkańców. Wyprzedzamy pod tym względem potęgę motoryzacyjne takie jak Niemcy, Wielka Brytania czy Francja, pozostawiając daleko w tyle średnią unijną (raport „Zachowania transportowe mieszkańców polskich miast”). Dla przykładu w samej Warszawie jest zarejestrowanych ponad 1,5 mln aut, co daje średnio 661 samochodów osobowych na każdy 1 tys. mieszkańców. Tym samym Warszawa wyraźnie przebija pod tym względem inne stolice europejskie.

– Żeby znaleźć coś, co jest konkurencyjne dla samochodu, potrzebne jest kompleksowe spojrzenie na transport, wykorzystanie wszystkich możliwych środków przewozowych i łączenie ich tak, żeby uwydatnić zalety każdego z nich – mówi rektor Politechniki Krakowskiej. – Zaczynamy oczywiście od pieszych, ponieważ rozwój infrastruktury pieszej, rowerowej czy dla hulajnóg jest bardzo tani, biorąc pod uwagę koszty inwestycyjne, a jednocześnie bardzo efektywny na krótkie podróże. Mówimy tu o tzw. efekcie ostatniej mili. Trzeba pamiętać, że nie wszyscy w mieście mogą korzystać z autobusu, tramwaju czy metra, bo nie wszyscy mają pod domem przystanek. Ta hulajnoga elektryczna albo rower są środkiem, który może wzmocnić korzystanie z transportu zbiorowego, zasilić linie autobusowe, tramwajowe czy koleje aglomeracyjne.

Jak wynika z ostatniej edycji „Barometru Nowej Mobilności” PSPA, Polacy – rezygnując z posiadania prywatnego samochodu – w pierwszej kolejności chcieliby mieć możliwość skorzystania z wypożyczalni rowerów miejskich (24 proc.). Jest to najtańsza, często darmowa forma transportu, która jednocześnie pozwala na szybkie przemieszczanie się na krótkich dystansach. Na kolejnych miejscach znalazły się: usługi mobilności na żądanie, takie jak Uber i Bolt (24 proc.), taksówki (20 proc.), carsharing (13 proc.) oraz miejskie systemy wynajmu hulajnóg (12 proc.) czy skuterów (9 proc.).

Z badań PSPA wynika też, że ważnym czynnikiem, który może stanowić zachętę do rezygnacji z prywatnego samochodu, jest koszt miesięcznego, zintegrowanego transportu. Aż 53 proc. Polaków uważa, że nie powinien być wyższy niż 200 zł. Dla przykładu obecnie cena samego miesięcznego biletu

ZTM w Warszawie to koszt 110 zł (strefa 1) lub 180 zł (strefa 1+2).

– Rolą miast i samorządów jest takie kształtowanie systemu transportowego, żeby samochód nie był potrzebny. Jednak nie należy demonizować samochodu, to nie jest samo zło i wróg numer jeden, on w wielu przypadkach jest jedynym środkiem, który pozwala przemieścić się z punktu A do B – mówi prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata. – Są sytuacje, w których potrzebujemy samochodu, ale nie musimy go posiadać, żeby z tego korzystać, bo alternatywą mogą być auta współdzielone w systemie carsharingu. Z drugiej strony mamy też tereny podmiejskie, gdzie transport zbiorowy nigdy nie będzie konkurencyjny i tam samochód musi być dostępny. Dlatego próba stworzenia systemu transportowego przyszłości będzie próbą znalezienia zdrowej równowagi pomiędzy tym, co możemy zrobić w mieście, a tym, czego oczekują mieszkańcy.

Według „Barometru Nowej Mobilności” 28 proc. Polaków mających dostęp do usług carsharingu (takie systemy na razie są dostępne przede wszystkim w dużych miastach) korzysta z takiej formy transportu, przy czym 41 proc. z nich wskazuje, że robi to codziennie lub kilka razy w tygodniu. Głównym powodem braku zainteresowania usługami współdzielenia samochodów wśród Polaków, którzy mają dostęp do takich usług, jest natomiast fakt posiadania przez nich prywatnego samochodu (65 proc.).

– Ostatnio dużo mówi się o tzw. miastach 15-minutowych, w których cały kwartał ulic jest tak skonstruowany, że mamy wszystko w zasięgu krótkiego spaceru. Jeśli będziemy tak mieszkać, mieć wokół siebie wszystko, co potrzebne, to po co samochód? Do jednorazowego wyjazdu na wakacje w trakcie urlopu można go wynająć i jest to dużo tańsze niż posiadanie samochodu, wszystkie związane z tym opłaty, podatki, utrata wartości etc. – podkreśla ekspert. – To są wszystkie rozwiązania, możliwości techniczne, ale do zmiany systemów transportowych w miastach potrzebna jest również zmiana naszych, wewnętrznych przekonań i przyzwyczajeń.

Eksperti PSPA wskazują, że wyzwaniem jest także zapewnienie sprawnego systemu integrującego wszystkie dostępne formy transportu, który dopasuje się do oczekiwań większości mieszkańców miast. W tym celu potrzebny jest rozwój aplikacji MaaS (Mobility-as-a-Service, mobilność jako usługa), które pozwolą zintegrować cały system komunikacji w jednym miejscu, usprawniając przemieszczanie się i optymalizując koszty. W takim scenariuszu 63 proc. Polaków byłoby skłonnych zrezygnować z posiadania własnego samochodu, co wskazuje ogromny potencjał nowych form mobilności na drodze do poprawy jakości życia w miastach, dekarbonizacji transportu czy zmniejszenia ruchu ulicznego.

– Trudno jest powiedzieć, w którym momencie na osi czasu się znajdujemy, jeśli chodzi o wdrażanie nowoczesnych rozwiązań transportowych. To jest proces, który ma charakter ciągły, bez przerwy będzie się udoskonalał i poprawiał. A to wynika z faktu, że wciąż pojawiają się nowe środki, z których możemy korzystać. Jeszcze 5–10 lat temu nie mieliśmy tak powszechnego dostępu do hulajnóg elektrycznych, wtedy nikt nie brał pod uwagę, że taki środek transportu może w mieście występować powszechnie. Dlatego powinniśmy cały czas wyłapywać nowinki techniczne, nowe rozwiązania, pomysły, wizje czy koncepcje i je wdrażać – ocenia prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata.

Kolejna kwestia to finansowanie transportu przez samorzady. Koszty z tym związane będą stale rosły wraz z rozwojem możliwości podróżowania i ich bardziej ekologicznym charakterem.

– Transport zbiorowy wymaga dużych pieniędzy, wymaga ciągłego rozwoju, zakupu taboru, jego wymiany. A to się wiąże z tym, że my, jako użytkownicy, mamy coraz większe oczekiwania w stosunku do

Transport zbiorowy coraz droższy, ale i lepszy. Czy jest możliwa całkowita rezygnacja z samochodów w miastach?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 08, listopad 2023 13:05

Alicja Cisowska

Odsłony: 865

komfortu jazdy, częstotliwości kursowania czy niezawodności systemu transportowego. I tego nie da się zrobić za darmo, za przysłowiowe „dziękuję”. To wymaga dużych środków. Miasta mają za mało pieniędzy, powinny mieć dużo więcej możliwości na rozwój systemu transportowego – podkreśla rektor Politechniki Krakowskiej.

Źródło: Newseria