

Piesi, rowery i komunikacja zbiorowa. O potrzebie zmiany nawyków mobilności

Kierunki rozwoju transportu zbiorowego, rola pieszych w systemie transportowym oraz dylematy rozwojowe w kontekście zmian klimatycznych. To tematy trzech sesji dyskusyjnych konferencji „Nawyki mobilności”, która odbyła się 10 grudnia w ramach Drzwi otwartych Metropolii w dawnej siedzibie Muzeum Śląskiego. Konferencja została zorganizowana we współpracy z inicjatywą GOPgear oraz Fundacją Napraw Sobie Miasto.

Konferencję „Nawyki mobilności” otworzyli Grzegorz Kwitek z zarządu Metropolii GZM, a także Marcin Domański, lider GOPgear i członek zarządu Fundacji Napraw Sobie Miasto. Już na wstępie zwrócono uwagę, jak ważna jest rola transportu zbiorowego, szczególnie w kontekście postępujących zmian klimatycznych. Wydarzenie nieprzypadkowo odbyło się w trakcie trwającego w Katowicach COP24.

Jako pierwszy głos zabrał gość z Wiednia, Vlad Marica, przedstawiciel Fluidtime – firmy dostarczającej oparte na chmurze rozwiązania dla transportu zbiorowego. Marica, przy pomocy prezentacji multimedialnej, przedstawił koncepcję MaaS ecosystem, która polega na całościowym patrzeniu na mobilność oraz łączeniu ze sobą każdego sposobu przemieszczania się w jeden spójny system. Siłą tego rozwiązania polega właśnie na wspomnianej kompleksowości.

Alternatywy dla transportu samochodowego na peryferiach – to był z kolei temat wystąpienia Aleksandry Chrystowskiej-O'Shea z Agencji Rozwoju Regionalnego z Bielska-Białej. Prelegentka zwracała uwagę na problem, polegający na tym, że standardowy transport zbiorowy na peryferiach nie jest opłacalny, ani uzasadniony ekonomicznie. Mimo wszystko, należy szukać

rozwiązań, aby miejsce te nie były pozbawione połączeń komunikacyjnych. Przedstawicielka ARR wspomniała m.in. o unijnym, międzynarodowym projekcie MAMBA, którego celem jest przeciwdziałanie transportowemu wykluczeniu regionów o utrudnionym dostępie do transportu publicznego.

Merytorycznym dopełnieniem tych zagadnień były słowa Marcina Dworaka, który pełni funkcję oficera rowerowego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. To właśnie jednoślady były tematem jego wystąpienia. Pokazał znaczenie roweru jako jednego ze składników dobrze funkcjonującego transportu publicznego. Wspomniał też o działaniach na przyszłość, czyli o systemie wypożyczania rowerów miejskich, obejmującym całą Metropolię. Innym przykładem metropolitalnych działań z zakresu polityki rowerowej jest ustalenie wspólnym standardów dla tras rowerowych dla wszystkich 41 miast i gmin GZM.

Niezwykle interesujące było wystąpienie Jakuba Halora, doktoranta z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, który przyrównał tramwaje miejskie do lekkiej kolei metropolitalnej. Halor pokazał kierunki rozwoju dla sieci Tramwajów Śląskich. Wskazał jak efektywność tego środka transportu mogłaby wzrosnąć, gdyby wprowadzić kilka modyfikacji tras. –Ważne jest prowadzenie tras przez tereny gęsto zaludnione, które obecnie są obsługiwane głównie przez autobusy – tłumaczył.

Z wystąpienia Halora można było się dowiedzieć, że do lat 60. XX w. to tramwaje miały ponad 50-procentowy udział w przewozach realizowanych w ramach transportu zbiorowego. Doktorant zwracał uwagę, że ważne jest traktowanie Tramwajów Śląskich jako międzymiastowej, metropolitarnej kolei miejskiej, a nie tylko klasycznego, miejskiego tramwaju. Halor przekonywał, że wiele odcinków pozwala osiągać prędkości komunikacyjne szybkiego tramwaju albo nawet kolei miejskiej.

Jednym z prelegentów konferencji „Nawyki mobilności” był również Jacek Grzeszak z warszawskiego ruchu miejskiego Miasto jest Nasze. Grzeszak jest organizatorem tzw. Pieszej Masy

Krytycznej, która zwraca uwagę na zaniedbania związane z prowadzeniem ruchu pieszego, czyli na np. zbyt dużą liczbę przejść podziemnych, krótkie cykle sygnalizacji świetlnej, wąskie chodniki zastawione samochodami. Gość z Warszawy rekomendował, aby piesi stanowili punkt wyjścia dla wszelkich zmian związanych z mobilnością.

Transport szynowy był z kolei tematyką poruszaną przez Bogusława Moleckiego z Kolei Dolnośląskich. W swoim wystąpieniu wspomniał, że zarządzanie transportem zbiorowym jest procesem ciągłego doskonalenia, który nigdy nie może się zakończyć. Przedstawiciel Kolei Dolnośląskich wskazał także na oczekiwania względem transportu osób będących na różnych etapach życia. – Dobry transport musi uwzględniać potrzeby każdej z tych grup, musi nieustannie im wychodzić naprzeciw – zaznaczył.

Nie zabrakło także wątków dotyczących transportu indywidualnego, czyli samochodów. Ciekawie do tego tematu podszedł Krzysztof Urbaniec z Wydziału Transportu Politechniki Czeskiej. Jak mówił, ludzie bardzo przywiązują się do swoich samochodów, a wynika to z tego, że traktują je jako tzw. „swoje”, czyli przynależą do bezpiecznego świata. Natomiast transport zbiorowy tym światem już nie jest. W takim razie jaką rekomendacją podzielił się Urbaniec? Otóż wskazał, że należy kreować transport w taki sposób, aby mieszkańcy traktowali go jako swój świat, w którym dobrze się czują i mogą być sobą.

O niestandardowym wykorzystaniu transportu publicznego opowiedział z kolei Peter Jancovic, były dyrektor Leo Express w Polsce i na Ukrainie, obecnie założyciel Zebrabus. Jancovic skupił się na aspekcie docierania komunikacji do takich celów jak: kurorty, miejsca turystyczne, rekreacyjne, rozrywkowe. Postawił tezę, że zbyt często myślimy o komunikacji zbiorowej w kategoriach dom-szkoła-praca, pomijając inne aspekty mobilności, które nie są tak częste, jednak pełnią ważną rolę w naszym życiu.

Berndt Vogel, dyrektor Wydziału MA 20 – Planowanie energetyczne w Wiedniu, pokazał działania miasta dążące do równoważenia mobilności miejskiej, polegające na stwarzaniu takich warunków transportowi publicznemu, aby poruszanie się nim było wygodniejsze niż własnym samochodem. Jego wystąpienie nosiło nazwę „smart city and tomorrow's mobility”. Gość z Wiednia zwracał uwagę, że konieczny jest nacisk na edukację od najmłodszych lat, promocja alternatywnej mobilności, czy przebudowa miast na bardziej kompaktowe, czyli oferujące w zasięgu dojścia pieszego podstawowe usługi jak sklepy, szkoły czy przychodnie.

Andrzej Wawrzyczek z Ośrodka Studiów o Mieście Gliwice powiedział krótko: „Nie stać nas na transport indywidualny”. Co miał na myśli? Wskazał, że posiadanie własnego samochodu zwiększa koszty zarówno dla właściciela, jak i samorządu. Jako przykład podał duży koszt jednostkowy budowy miejsca parkingowego. W zamian – jak mówił – pieniądze wydane na ten cel, można byłoby przeznaczyć np. na rozwój transportu publicznego. Wawrzyczek podkreślał, że bardziej opłacalne są różne formy współdzielenia, które znacząco polepszają bilans ekonomiczny. Z kolei dla osób, które z różnych powodów nie chcą korzystać transportu publicznego, Wawrzyczek wskazał na car-sharing (współdzielenie samochodów miejskich) jako rozwiązanie kompromisowe.

O transporcie indywidualnym mówił także Bartosz Mazur, ekspert ds. transportu w Fundacji Napraw Sobie Miasto. W swoim wystąpieniu tłumaczył, że dominacja samochodu wynika z utartych, nie mających dużo wspólnego z rzeczywistością, stereotypów, które często zniekształcają nasz proces myślenia. Pokazał również ogromną dysproporcję pomiędzy finansowaniem projektów drogowych, a tych związanych z modernizacją linii kolejowych. – Pomimo głośnych utyskiwań na niestabilne finansowanie projektów drogowych, w dużo gorszej sytuacji jest finansowanie projektów kolejowych – wskazał ekspert z Napraw Sobie Miasto.

Konferencja „Nawyki mobilności” była wydarzeniem otwartym, organizowanym w ramach Drzwi otwartych Metropolii w dawnym Muzeum Śląskim.