

Prof. Maria Kamargianni: Londyński system transportu publicznego jest wzorem do naśladowania

Planowanie zrównoważonego transportu w miastach było tematem wykładów, które jesienią tego roku poprowadziła prof. Maria Kamargianni z University College of London. Zajęcia zorganizowała Akademia WSB, przy dofinansowaniu ze środków Metropolii. W rozmowie z nami, prof. Kamargianni tłumaczy, jak organizować transport zbiorowy, aby odpowiadał potrzebom różnych grup społecznych.



Proszę nam powiedzieć, jak wygląda Pani codzienna podróż po Londynie. Jakie pojazdy wybiera Pani najczęściej?

Prof. Maria Kamargianni: – Chodzenie jest dla mnie opcją

numer jeden, jeśli pozwala na to odległość. Zwłaszcza w centralnym Londynie otoczenie jest miłe i bezpieczne, a chodzenie jest przyjemne. Gdy w grę wchodzi dłuższy dystans, preferuję autobus i *ridehailing* [usługi do zamawiania transportu samochodowego – przyp. red.]. Kiedy dziesięć lat temu przeprowadziłam się do Londynu, najczęściej korzystałam z metra. Jednak gdy zaszłam w ciążę, znacznie zmniejszyłam częstotliwość korzystania metra ze względu na niską jakość powietrza na stacjach.

Łączenie różnych środków transportu wielu ludziom kojarzy się z wielkomiejskim stylem życia – czymś, co jest modne, ale nie ma kluczowego znaczenia w życiu codziennym, zwłaszcza gdy mieszka się w małym lub średnim mieście. Czy nie mają racji?

– Trudno jest odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ wpływa na to kilka parametrów. Ogólnie widzimy, że posiadanie lub korzystanie ze zrównoważonych środków transportu jest uważane za trend lub styl życia w niektórych grupach. Niektórzy obywatele posiadają lub korzystają z samochodów elektrycznych albo rowerów i hulajnóg elektrycznych, ponieważ rzeczywiście wierzą, że mogą ograniczyć swój wpływ na środowisko; inni posiadają lub wykorzystują takie pojazdy, by się wyróżnić lub pokazać, że korzystają z najnowszych osiągnięć technologicznych.

Wielokrotnie podkreśla Pani w swoich przemówieniach, że transport powinien być rozwijany tak, by zaspokajać potrzeby wszystkich ludzi. Czy to w ogóle możliwe?

– Trudno jest zaspokoić potrzeby transportowe wszystkich. Powinniśmy jednak dążyć do projektowania systemów i usług transportowych, które mogą zaspokoić potrzeby jak największej liczby osób, aby ograniczyć korzystanie z prywatnych samochodów i zachęcić ludzi do wybierania bardziej zrównoważonych form podróżowania. Ważne jest również, aby w naszym planowaniu uwzględnić jak najwięcej różnych grup ludności, na przykład osoby starsze, rodziny z dziećmi, osoby

z niepełnosprawnościami itd.

Z zewnątrz Londyn może być postrzegany jako wzór do naśladowania w zakresie organizacji transportu publicznego. Czy naprawdę jest tak dobrze, czy nadal nie jest idealnie?

– System transportu publicznego w Londynie jest rzeczywiście bardzo dobrze zorganizowany i zaawansowany. Oczywiście występują pewne problemy z opóźnieniami i zasięgiem – głównie w zewnętrznych strefach Londynu. Zasadniczo jednak jest to dobrze funkcjonujący system transportu publicznego zarówno dla obywateli, jak i dla turystów odwiedzających miasto. Londyński system transportu publicznego jest też wzorem do naśladowania dla wielu miast na całym świecie.

Z kolei w Metropolii mamy dobrze rozwiniętą sieć dróg i autostrad, które wciąż mocno się korkują. Mimo to, samochód często pozwala dojechać do celu szybciej niż autobus albo pociąg. Jak w takiej sytuacji przekonać mieszkańców do zmiany przyzwyczajeń w zakresie mobilności?

– To skomplikowany temat. Autobusy i pociągi powinny być fizycznie powiązane z innymi opcjami transportu, które mogłyby obejmować pierwszy i ostatni etap podróży (na przykład rowerami lub hulajnogami). W ostatnim czasie huby mobilności stały się dość popularne. Ponadto autobusy i pociągi powinny być połączone cyfrowo i zintegrowane z innymi rodzajami transportu, na przykład w zakresie informacji dotyczących planowania podróży multimodalnych, biletów i rezerwacji. Jeżeli osiągniemy dobrą fizyczną i cyfrową integrację środków transportu, łatwiej będzie konkurować z wygodą samochodu. Chodzi również o to, w jaki sposób wykorzystujemy czas podczas podróży. Osobiście wolę podróżować transportem publicznym, nawet jeśli zajmuje to trochę więcej czasu, ponieważ mogę wówczas pracować lub oglądać filmy albo wykonywać rozmowy telefoniczne podczas podróży. Kiedy jadę samochodem, nawet jeśli szybciej docieram na miejsce, muszę skupić się tylko na drodze.

Metropolia ma też dość specyficzną strukturę, bo składa się nie tylko z miast, ale także małych miasteczek i wsi. Co jest największym wyzwaniem, aby na tak zróżnicowanym obszarze wprowadzić ideę zrównoważonej mobilności w praktyce?

– Znalezienie zrównoważonych i opłacalnych ekonomicznie modeli biznesowych oferujących usługi w zakresie mobilności, które mogą konkurować z samochodami prywatnymi. Istnieje kilka alternatywnych sposobów transportu, które są ekonomicznie opłacalne w centrach miast, gdzie gęstość zaludnienia jest wyższa. Natomiast nadal nie jest opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia, by usługi te były wykorzystywane do łączenia obszarów miejskich i wiejskich. W takich przypadkach obiecujące wydają się usługi takie jak transport reagujący na zapotrzebowanie i *carpooling*, czyli współdzielenie samochodów.

Czy widzi Pani na horyzoncie jakieś przełomowe technologie, które mogą wkrótce poprawić mobilność miejską? My na przykład skupiamy się na rozwiązaniach transportowych związanych z wykorzystaniem dronów.

– Najbardziej przełomowym aspektem będzie dla mnie wykorzystywanie najnowszych usług w zakresie mobilności i zmiana sposobu podróżowania obywateli. To będzie prawdziwy przełom. Drony są obiecujące w odniesieniu do konkretnych usług, na przykład do celów medycznych i w sytuacjach awaryjnych. Jednak szersze stosowanie dronów w sektorze transportu towarowego przyniesie kilka efektów zewnętrznych, jak np. zanieczyszczenie hałasem.



Prof. Maria Kamargianni zaliczana jest do najlepszych ekspertów w dziedzinie transportu. W swojej pracy badawczej zajmuje się obszarami zachowań podróżnych, nowymi usługami i technologiami mobilności, modelowaniem transportu, analizą systemów transportowych czy badaniami rynku.

Tematyka poruszana przez prof. Kamargianni jest spójna z działaniami Metropolii, gdzie zrównoważony transport rozumiany jest nie tylko jako podróż z punktu „A” do punktu „B”, ale cały zestaw codziennych decyzji związanych z poruszaniem się po mieście. To zarówno przemieszczanie się przy użyciu różnorodnych środków komunikacji, jak transport zbiorowy, rower czy podróż piesze, ale też sposób w jaki pracujemy, spędzamy czas wolny i realizujemy podstawowe potrzeby społeczne.

Efektom skutecznego wdrażania idei zrównoważonej mobilności jest m.in. zmniejszenie ruchu samochodowego, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, udostępnienie większej przestrzeni dla pieszych, a w konsekwencji – poprawa jakości życia w miastach. Metropolia realizuje te działania poprzez projekty inwestycyjne, jak budowa Kolei Metropolitalnej, wypożyczalni

rowerów miejskich i velostrad, ale też inicjatywy pokroju Metropolitalnej Szkoły Prototypowania.

Wykłady z prof. Marią Kamargianni, które przeprowadzono w październiku na Akademii WSB, zostały dofinansowane z Metropolitalnego Funduszu Wspierania Nauki. To program skierowany do uczelni wyższych z obszaru GZM, którego celem jest podnoszenie oferty naukowej i edukacyjnej. W ramach tego działania od 2019 r. w Metropolii odbywają się zajęcia z przedstawicielami takich uniwersytetów jak Stanford, Cambridge, Harvard czy Oxford.

W 2022 r. program został poszerzony o kolejne obszary wsparcia finansowego, kierowanego zarówno do uczelni, jak i studentów oraz doktorantów.

Rozmawiał: Michał Nowak

Rozmowa ukazała się w grudniowym, 14. numerze magazynu „W Metropolii”