

Rozmowa z dr. Michałem Beimem, specjalistą od transportu i suburbanizacji (Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, ekspert Instytutu Sobieskiego w Warszawie). Jak powinniśmy się poruszać po mieście?

Dr Michał Beim: Jestem przeciwnikiem miast, które stawiają tylko na jeden środek transportu. Te, które skupiły się na komunikacji zbiorowej, ale odpuściły sieć rowerową i udogodnienia dla pieszych, nie osiągnęły sukcesu. Dziś mówi się o zrównoważonej mobilności, gdzie mamy ruch pieszzy, rowerowy, transport publiczny i na końcu samochody.

Dlaczego na końcu?

– Bo zajmują dużo miejsca. Powinniśmy traktować je jako uzupełnienie, korzystać z nich np. przy większych zakupach. Samochodem po mieście powinni jeździć tylko ci, którzy nie mają innego wyboru.

Liczba aut zarejestrowanych w Warszawie przekroczyła milion. W przeliczeniu na tysiąc mieszkańców to już prawie dwukrotnie więcej niż w Berlinie. Dokąd właściwie jedziemy?

– Ważna jest mentalność. Na Zachodzie nie trzeba podkreślać pozycji społecznej za pomocą auta. Do transportu zbiorowego przekonuje tam estetyka, funkcjonalność i wygoda, którą określiłbym miejskim stylem życia. Wszystko jest dopasowane. Jedzie się szybko, przystanki są czyste, tramwaj czy autobus kursuje nie rzadziej niż co 10 min. W Monachium mogę śledzić położenie pociągów S-Bahn na smartfonie. Pracownicy w biurach wiedzą, że zbliża się godzina odjazdu i trzeba kończyć pracę. Widząc, że pociąg jest opóźniony, mogą zostać trochę dłużej, odpowiedzieć na mniej pilne e-maile.

Badania pokazały, że pokolenie urodzone pod koniec lat 80. będzie mniej skłonne do zakupu samochodu w porównaniu ze starszymi od siebie. To nadzieja dla naszych miast?

– W Polsce impuls do zmian mogą dać młodzi, którzy byli na Zachodzie na wymianach studenckich czy w pracy. Zobaczyli, że tam pracownicy naukowcy czy białe kołnierzyki jeżdżą na rowerach. Łatwiej zobaczyć za kierownicą robotnika budowlanego niż kadrę menedżerską. Ważne jest też to, że bogatsi mogą kupić mieszkanie w śródmieściu, a biedniejsi dojeżdżają ze źle skomunikowanych przedmieść.

U nas kto może, wynosi się na obrzeża. Rozlewanie się miast będzie postępować?

– Jest takie ryzyko. Mieszkania w śródmieściach są drogie, bo zyski deweloperów z metra sięgają tam często połowy jego ceny netto. Rządowy program „Mieszkanie dla młodych” sprzyja suburbanizacji – limity cen są takie, że trzeba szukać lokum na obrzeżach Warszawy czy Poznania. Ale atrakcyjność mieszkania w śródmieściu

rośnie, samorządy i rząd powinny to wspierać. W Warszawie hipsterzy – i z lewicy, i z prawicy – to grupa, która już dostrzega zalety życia w centrum. Dla młodych małżeństw miejsce będzie atrakcyjne, jeśli w pobliżu znajdą przedszkole czy szkołę.

[mc4wp_form id="84"]

Jak te zmiany mogą się przełożyć na zmianę transportowych zwyczajów?

– Kto mieszka w centrum, ma zwykle blisko do pracy. Jeśli ruch jest tam uspokojony, dziecko może samo bezpiecznie pójść do szkoły. Sklepy są na miejscu. Nie trzeba więc mieć dwóch samochodów, a nawet ani jednego.

Ale miasta już się rozlały. Co zrobić? Warszawa zastanawia się, czy doprowadzić drugą linię metra na peryferyjną Białołękę, gdzie stoi dużo osiedli bez dobrej komunikacji. Ale czy to nie zachęci do dalszej niekontrolowanej zabudowy?

– Warto tam doprowadzić metro, bo mieszkańcy tych osiedli nie musieliby dojeżdżać autami. Zaletą metra w Warszawie okazało się to, że przyciągnęło białe kołnierzyki do komunikacji publicznej. Metro należy przedłużyć do miejsc, gdzie mogą powstawać sensowne węzły przesiadkowe.

Na Zachodzie kierowcy jeżdżą po miastach dużo wolniej.

– W Strasburgu, Monachium, Berlinie czy Frankfurcie nad Menem strefy z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. obejmują 60-75 proc. długości ulic. Pozostałe to większe arterie. I to rozwiązanie się sprawdza. Nie chodzi jednak o postawienie samych znaków, ale odpowiednią aranżację ulicy, np. jej zwężenie. W Polsce wiesza się znak „strefa 30” i nie egzekwuje go. W Niemczech raz jechałem rowerem z górki szybciej niż 30 km/godz. i błysnął fotoradar. Te limity wprowadza się z myślą o bezpieczeństwie pieszych i rowerzystów. Ale też gdy samochody jadą wolniej, za to płynnie – przepustowość ulic lekko wzrasta.

Mieszkańcy często protestują przeciw takim rozwiązaniom, a władza się z nich wycofuje. Tak było m.in. w Warszawie.

– Tak, władza nie myśli systemowo. A przecież finalnie mieszkańcy ucieszyliby się z ograniczenia smrodliwego tranzytu i korków pod oknem.

Pomówmy o konfliktach na drodze. Da się uniknąć wojen kierowców z pieszymi? – W Polsce te konflikty podsycają media motoryzacyjne, które przedstawiają pieszych jako wrogów. Nie pomaga policja, która często robi z pieszych sprawców całego zła na drogach. „Wyborcza” opisywała przypadki łapania przechodzących przez skrzyżowanie przy migającym zielonym świetle, gdy jednocześnie nie byli zatrzymywani kierowcy wjeżdżający tam pomimo braku zielonej strzałki. Policja tłumaczyła się brakiem możliwości logistycznych.

Dziś piesi narzekają na rowerzystów, którzy rozsiali się na chodnikach. – Wychodzi brak kultury. Do niedzielnych kierowców dołączyli niedzielni rowerzyści.

To oni chętnie wjeżdżają na chodnik. Kierowcy, którzy zachowują się agresywnie wobec rowerzystów, powodują, że kto nie chce walczyć o życie w tej dżungli, wjeżdża na chodnik. Tymczasem hierarchia powinna być taka: pieszy jest święty, potem jest rowerzysta, a na końcu kierowca.

Tu dochodzą pasażerowie. Tracą czas w tramwaju na czerwonym świetle, a samochody jadą.

– To skutek złych priorytetów. Pytanie: czy są one źle przemyślane, czy brakło woli politycznej, by ten tramwaj przyspieszyć? Bo da się pogodzić interes pieszych z interesem pasażerów, ale już nie z interesem kierowców.

Jaką rolę powinien pełnić w mieście tramwaj?

– Największy sukces odniosły pomysły Francuzów i Szwajcarów. Ci pierwsi postavili na estetykę i dużą prędkość. Natomiast dla Szwajcarów prędkość jest mniej ważna od dostępności. Stawiają na częste przystanki. Na Bahnhofstrasse w Zurychu tramwaje się wloką, ale jest ich dużo, dowiozą w każdy punkt miasta. W Monachium jeżdżą tramwaje 30-metrowe, które dowożą do stacji metra. Jeśli w Polsce powstaje nowa sieć tramwajowa, postawiłbym na model francuski. A istniejące sieci – jak ta w Warszawie – powinny być coraz gęstsze, dochodzić do nowych dzielnic i osiedli. W Niemczech najpierw planuje się osiedle, zakłada się pewną gęstość zaludnienia oraz odpowiednią liczbę mieszkańców w pobliżu przystanków. I tramwaj się opłaca. Mam przykład z Fryburga Bryzgowijskiego, który liczy 225 tys. mieszkańców. Na osiedlu Riesenfeld linia tramwajowa została oddana wraz z pierwszymi budynkami. Początkowo tramwaje kursowały rzadko, częściej rano i w weekendy. Przecierałem oczy ze zdumienia: jest odwrotnie niż u nas. Niemcy wyszli z założenia, że ludzie chcą widzieć postępy w budowie osiedla, więc niech przyjeżdżają tramwajem, a nie autem. Niech od samego początku przyzwyczajają się, że to będzie dla nich podstawowy środek lokomocji. Błędne jest założenie, że osiedle dopiero powstaje, więc na razie nie będzie tam tramwaju. Trzeba właśnie pokazać wolę polityczną: mieszkańcy, nie musicie kupować samochodów, bo tramwaj na was czeka. Spójrzmy na Miasteczko Wilanów w Warszawie. Powstało gigantyczne osiedle bez linii tramwajowej. To ona powinna być pierwsza, a osiedle powinno zostać zbudowane wokół niej.

Kolej może ułatwić transport w naszych rozlanych aglomeracjach?

– Trzeba rozbudowywać system Park & Ride pod miastami. Jestem przeciwnikiem jego rozwijania w samym mieście. Kierowcy powinni zostawiać samochody na takich parkingach przy stacjach kolejowych, wsiadać w pociąg, wjeżdżać do centrum i tam przesiadać się do tramwaju, metra czy na rowery. Skończmy z wtłaczaniem aut do miast. W Warszawie wielu przyjezdnych przeraża nadmierna szerokość ulic, na których piesi i rowerzyści nie czują się bezpiecznie.

Nasza przyszłość to zwężanie ulic?

- W centrach to nieuniknione. Musimy tam inaczej podzielić tę przestrzeń – poszerzyć chodnik, uwolnić ulice od parkujących samochodów, a z czasem zwęzić i jezdnie.

Elementem tych zmian powinno być zniechęcanie kierowców do wjazdu do centrów miast, np. przy pomocy opłat za parkowanie, a może i opłat za sam wjazd do śródmieścia?

- Strefy płatnego postoju stosuje się na całym świecie już nawet poza śródmieściem, także na osiedlach podmiejskich. Trzeba skarcić Donalda Tuska za to, że kiedy był premierem, nie pozwolił, by to samorzady miały prawo ustalać limit cen za postój. Powiedział, że nie da skrzywdzić kierowców. To była czysta demagogia. Tusk tak naprawdę skrzywdził tych kierowców, którzy akurat muszą dojechać samochodem w ważnej sprawie, ale nie mają gdzie zaparkować, bo z powodu niskich cen wszystkie miejsca parkingowe są zajęte.

Jeśli chodzi o opłaty za wjazd do centrów, to uważam, że samorzady powinny dostać takie narzędzie. To pozwoli im kształtować ruch w mieście.

Polscy kierowcy powinni się już szykować na takie zmiany? Kiedy mogą one nastąpić?

- Gdyby były takie możliwości prawne, to strefa płatnego wjazdu mogłaby powstać w kilku polskich miastach nawet za trzy, cztery lata. Ale to wymaga zawarcia umowy społecznej z mieszkańcami. Władze miast powinny powiedzieć: „Wprowadzamy opłaty, ale w zamian gwarantujemy, że tramwaje będą kursować np. nie co dziesięć minut, ale co sześć”.

Politycy nie przestraszą się protestów i wizji przegranych wyborów?

- To będzie trudna decyzja, ale od tego są samorzady i sam rząd. Powinniśmy inwestować w transport publiczny już do rogatek miasta, a na nich tworzyć wygodne centra przesiadkowe do kolei podmiejskich. Inaczej utkniemy w korku, zasmrodzeni spalinami.

W Polsce będzie to trudne, bo wymaga współpracy w ramach aglomeracji. A na razie każda gmina rządzi się po swojemu. Kto to powinien koordynować?

- Organizatorem transportu publicznego w regionie jest marszałek województwa. On ma pewną władzę. Pozytywnym przykładem w Polsce jest Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, który wziął na siebie integrację dojazdów z przedmieść i okolicznych gmin. Wprowadził też wspólny bilet. To jeden z lepszych systemów w kraju.

Dzięki wspólnym biletom Koleje Mazowieckie należą do największych przewoźników w Polsce. Notują stały wzrost liczby pasażerów,

prześcignęły nawet PKP Intercity.

- Jedna taryfa przyciągnęła masę pasażerów. Ludzie doceniają też fakt, że w aglomeracji warszawskiej jeździ sporo nowych pociągów. Na tym opierają się też Koleje Wielkopolskie czy Dolnośląskie. Jak wsiada się do klimatyzowanego wagonu, gdzie toalety mają obieg zamknięty i nic nie leci na tory, a fotele są wygodne, nie plastikowe, to robi wrażenie. Modelowe są takie inwestycje jak stacja Ursus Niedźwiadek, obok której powstał parking Park & Ride i stojaki dla rowerów. Wygląda to estetycznie.

[irp]

Ciągle rozmawiamy o komunikacji szynowej...W starej Europie białe kołnierzyki korzystają z komunikacji publicznej, autami jeżdżą do pracy robotnicy.

- Bo szyna jest podstawą! Badania z Europy i USA pokazują, że transport szynowy wpływa na wzrost cen nieruchomości. To ważny miernik. Linie autobusową można zlikwidować w każdej chwili, a puste, rdzewiejące tory tramwajowe byłyby niemyym krzykiem przeciw władzom. Kolejna sprawa to wygoda dla pasażera: lepszy układ siedzeń, brak drgań znanych z autobusów, brak zapachu spalin. Mój kolega z Kaiserslautern wcześniej pracował w Monachium, w dziale rozwoju BMW. Tam dojeżdżał do pracy metrem i tramwajem. W Kaiserslautern kupił auto. Spytałem go, skąd ta zmiana. Odpowiedział, że autobus jeździ rzadko, zimą jest niepewny. Powiedzmy to wprost: autobus to dużo gorszy samochód. Tymczasem tramwaj to coś lepszego, szlachetniejszego. Generalnie w Europie obserwujemy renesans tramwajów. One mogą być dłużej eksploatowane, nawet 30, 40 lat. Dzięki kolejnemu budżetowi UE naszym miastom uda się wymienić 80-90 proc. taboru tramwajowego na niskopodłogowy, w miarę nowoczesny. Ludzie to docenią.

A co z elektrobusami? Czy będą konkurencją dla tramwajów pod względem ekologii? Czy wzrost popularności samochodów na prąd coś zmieni?

- Elektrobusy są zazwyczaj małe. Dużych pojazdów nie ma jeszcze w użyciu. Nawet jeśli zostaną wyprodukowane, to jakie będą mieć parametry? Elektryczny autobus o długości np. 24 m raczej nie będzie konkurencją dla tramwaju. Warto natomiast kupować krótkie autobusy na prąd do obsługi wąskich ulic w śródmieściu. Są z tym pozytywne doświadczenia, a polski Solaris jest jednym z wiodących producentów takich pojazdów.

Elektryczne samochody?

Zajmują tyle samo miejsca co zwykle. A przestrzeni nam nie przybędzie.

Źródło: Gazeta Wyborcza. [Czytaj dalej...](#)