Jędrzej Gadziński

Współczesne wyzwania komunikacyjne polskich miast

dr Jędrzej Gadziński, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej.

Kierunki rozwoju miejskich systemów transportowych są bez wątpienia jednym z najgorętszych i najczęściej poruszanych przez lokalne media tematów. Wynika to z dużego zainteresowania odbiorów (mieszkańców danego terenu) i często też z silnych emocji, które ta tematyka wywołuje. Problem przemieszczania się w obrębie miasta dotyczy prawie wszystkich jego mieszkańców. Odczuwają oni na co dzień bezpośrednio konsekwencje realizowanych inwestycji i wprowadzanych rozwiązań, w tym zarówno te pozytywne, jak i negatywne. Wydaje się, że w ostatnim czasie szczególnie tych niekorzystnych zjawisk znacząco przybywa. Warto więc pokusić się o wyliczenie najważniejszych wyzwań stojących przez miastami w Polsce. Poniższa lista jest subiektywnym zestawieniem autora i nie stanowi zamkniętego katalogu wyzwań. Jest to jednak próba zwrócenia uwagi na pewne kluczowe trendy, procesy i decyzje, który doprowadziły do obecnej sytuacji.

Kontynuacja procesu modernizacji infrastruktury transportowej (zwłaszcza infrastruktury transportu publicznego)

Jak zauważa Pucher (1995), niedoinwestowanie i zły stan infrastruktury były jednymi z głównych przyczyn odpływu pasażerów z transportu publicznego w Polsce w latach 90. XX wieku. Zbiegło się to z rosnącą dostępnością samochodów osobowych na krajowym rynku (nowych i sprowadzanych z zagranicy; więcej Kudłak i in. 2017). Ogółem w latach 1990–1999 ich liczba zwiększyła się o 76% (a do roku 2015 wzrosła niemal czterokrotnie). W efekcie proces modernizacji infrastruktury koncentrował się przede wszystkim na potrzebach transportu samochodowego (głównie na budowie lub modernizacji dróg i innych usprawnień dla kierowców aut). Znaczne zwiększenie tempa prac nastąpiło po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i uzyskaniu dostępu do środków wspólnotowych (Gadziński 2014). Na pewno pozytywnym tego efektem był fakt, że od tego czasu wiele ośrodków miejskich zyskało obwodnice, które poprawiły bezpieczeństwo i wyprowadziły ruch poza obszary centralne. Z drugiej strony wiele (często przeskalowanych) inwestycji przyczyniło się do zwiększenia natężeń ruchu w miastach, intensyfikacji negatywnych oddziaływań oraz w efekcie pogorszenia warunków ruchu (poprzez zachęcenie mieszkańców do korzystania z samochodu, a czasem też do zmiany miejsca zamieszkania). Wydaje się, że znacznie słabsze było tempo inwestycji w rozwój transportu publicznego (Górny 2014). Pozyskane środki inwestowano w dużej mierze w modernizację taboru i remonty istniejącej infrastruktury. Rozwój sieci transportu publicznego „nie nadążał" jednak za procesami przestrzennymi, które zachodziły w miastach od lat 90. XX wieku. Wolno przebiegała również integracja różnych podsystemów transportu publicznego, a także wprowadzanie rozwiązań łączących go z transportem indywidualnym. W efekcie poziom dostępności transportu publicznego na urbanizujących się obszarach (peryferyjnych, podmiejskich) był na tyle niski, że ten środek transportu okazał się zdecydowanie mniej konkurencyjny od indywidualnej motoryzacji. Wielu mieszkańców aglomeracji miejskich zostało niejako „skazanych na samochód".

Należy przyznać, że w obecnej sytuacji skala problemu jest tak duża, że błędów popełnionych w polityce przestrzennej i transportowej w zasadzie nie da się już cofnąć. Dużym wyzwaniem dla miast jest więc wyznaczenie przyszłych kierunków rozwoju infrastruktury transportowej w ten sposób, by z jednej strony poprawić dostępność transportową na całych obszarach aglomeracyjnych, a z drugiej nie potęgować innych niekorzystnych zjawisk, które powszechnie występują w miastach (kongestia, emisja zanieczyszczeń, hałasu itd.).

Ograniczenie problemu kongestii

Co jakiś czas medialne nagłówki „krzyczą", że kierowcy w Polsce tracą rocznie w korkach miliardy złotych i po kilka dni swojego życia. Co więcej, kongestia może powodować u nich negatywne emocje, w tym przede wszystkim stres, a nawet wywoływać agresję (por. Hennessy, Wiesenthal 1999). Należy przyznać, że rosnąca popularność samochodów oraz zwiększająca się mobilność mieszkańców faktycznie doprowadziły do pogorszenia warunków ruchu drogowego (Komornicki 2011). Dotyczy to szczególnie obszarów miejskich, gdzie dodatkowo procesy przestrzenne (suburbanizacja) sprawiły, że „wydłużyły" się trasy migracji dziennych dużej części mieszkańców (por. Topp 2006). W efekcie spada prędkość podróży, rośnie poziom niezadowolenia (głównie kierowców) i pojawiają się coraz liczniejsze postulaty budowy nowych dróg. Sytuację z reguły tylko na krótko poprawia oddawanie do

użytku nowej lub zmodernizowanej infrastruktury drogowej (o lepszych parametrach). Wielu badaczy dawno zauważyło, że budowa nowych dróg i poprawa przepustowości już istniejących nie rozwiążą trwale problemu kongestii (Plane 1986; Mogridge, Martin 1990; Downs 1992). Dodatkowo warto podkreślić, że przy deficycie przestrzeni w centrach miast wszelkie inwestycje w infrastrukturę drogową są niezwykle kosztowne, wyłączają możliwość przeznaczenia dużych połaci terenu pod funkcje inne niż komunikacyjna i mogą przyczyniać się do pogorszenia jakości przestrzeni miejskiej (a nawet jej degradacji). Co więcej, taki sposób walki z kongestią może doprowadzić wręcz do spotęgowania problemów komunikacyjnych (zgodnie ze słynnym prawem Lewisa-Mogridge'a). Wydaje się, że bez odpowiedniej polityki transportowej zmierzającej do ograniczenia roli samochodu na obszarach miejskich problem kongestii będzie ciągle narastał.

Ograniczenie negatywnych oddziaływań sektora transportu na środowisko życia mieszkańców miast

Bez wątpienia rosnąca liczba samochodów osobowych poruszających się po miejskich drogach, a także ogólny wzrost liczby przemieszczeń (wynikający z procesów przestrzennych, zmian społeczno-kulturowych i ekonomicznych) sprawił, że potęgują się negatywne oddziaływania sektora transportu na otoczenie (Banister 2011). Katalog tych niekorzystnych oddziaływań jest niezwykle szeroki. W pierwszej kolejności często wymienia się szkodliwe dla zdrowia emisje gazów i pyłów, a także problem degradacji środowiska przyrodniczego. Warto jednak zwrócić uwagę również na kwestie takie, jak rosnący hałas komunikacyjny, zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa i ogólny spadek atrakcyjności przestrzeni publicznych położonych przy ciągach komunikacyjnych. W efekcie jakość życia na obszarach cechujących się znacznymi natężeniami ruchu ulega istotnemu obniżeniu. Znamienne jest, że wiele osób wyprowadzających się z centrów miast na obszary peryferyjne jako jedne z głównych powodów swej decyzji wymienia chęć zaznania ciszy i spokoju, obcowania z naturą, oddychania czystym powietrzem, a także dobrą dostępność terenów rekreacyjnych (Beim 2009). W ostatnim czasie podejmowane są inicjatywy mające na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań sektora transportowego, wpisujące się z reguły w szeroki zakres działań rewitalizacyjnych. Polegają one w wielu przypadkach na uspokojeniu ruchu, wprowadzeniu preferencji dla transportu publicznego, rowerowego i pieszego, a czasem również na znaczących ograniczeniach dla kierowców aut (zmniejszanie liczby miejsc do parkowania, zamykanie ulic itd.). Nierzadko spotyka się to z niezadowoleniem osób zmotoryzowanych. W efekcie włodarze miast takie zmiany wprowadzają z dużą ostrożnością, w ograniczonej formie i w stosunkowo wolnym tempie. Bez wątpienia jednak kwestie ograniczenia negatywnych oddziaływań sektora transportu i ogólna poprawa warunków życia będą jednym z najpilniejszych zadań w najbliższych latach dla osób odpowiedzialnych za rozwój poszczególnych miast.

Zmiana sposobu myślenia o miejskich systemach transportowych

Wydaje się, że sprostanie wskazanym wyżej wyzwaniom zależy w dużym stopniu od zmiany sposobu myślenia o lokalnych systemach transportowych. Dotyczy to zarówno mieszkańców, przedsiębiorców, jak i osób zarządzających przestrzenią miast. W wielu krajach Europy Zachodniej tego typu zmiany mentalne dokonywały się już w latach 80. Jak zauważa Marshall (2000), nastąpiło tam przejście od podejścia klasycznego („inżynieria i planowanie transportu", w którym kluczowe były minimalizacja czasu podróży, przyspieszenie ruchu, separacja ruchu) do podejścia alternatywnego („zrównoważona mobilność" cechującego się dążeniami do spowolnienia ruchu, współdzielenia przestrzeni drogi przez różnych uczestników ruchu, preferencji dla transportu pieszego i rowerowego).

W nowym szerszym ujęciu konieczne jest spojrzenie na systemy transportowe w miastach jako na pewną funkcjonalną całość, a nie jak na wyizolowane i niezależne układy. Należy brać pod uwagę, że każda inwestycja może wpłynąć na funkcjonowanie innych elementów sieci transportowej (położonych czasem nawet w znacznej odległości). Dodatkowo zawsze trzeba uwzględnić kontekst, czyli otoczenie społeczno-gospodarcze i przyrodnicze lokalnych systemów transportowych. Polityka transportowa powinna być prowadzona w ścisłym powiązaniu z polityką przestrzenną, a także z – wydawałoby się odległymi tematycznie – polityką społeczną i środowiskową. W końcu kluczowe jest postawienie na pierwszym miejscu interesu ogólnospołecznego, a nie interesów jedynie pewnych grup społecznych (np. kierowców; Banister i in. 2000). Jak stwierdza Whitelegg (2003), nie możemy dalej budować społeczeństwa spolaryzowanego i podzielonego, którego uboższe i słabsze warstwy społeczne odczuwają negatywne konsekwencje ciągłego wzrostu mobilności warstw bogatszych (które tych konsekwencji nie ponoszą).

Wydaje się, że jedyną sensowną odpowiedzią na wskazane wyżej wyzwania i problemy transportowe pojawiające się powszechnie na obszarach miejskich jest właściwe ukierunkowanie polityki transportowej. Potrzeba odważnych decyzji ograniczających rolę najmniej efektywnych środków transportu w centralnych częściach miast, czyli samochodów (Newman, Kenworthy 1999). W tym celu konieczna jest jednak poprawa oferty transportu publicznego (w tym zarówno jego dostępności, konkurencyjności czasowej, jak i komfortu – patrz fot. 1), a także masowe wprowadzenie rozwiązań multimodalnych pozwalających na szybkie i bezproblemowe przesiadki z jednego środka transportu na drugi. Zmiany powinny zachodzić systematycznie i mieć charakter kompleksowy, a nie być jedynie reakcją na pojawiające się doraźne problemy komunikacyjne.

Fot. 1. Nowa sieć tramwajowa w Olsztynie stanowi jeden z nielicznych przykładów kompleksowego podejścia do kwestii planowania rozwoju infrastruktury transportu publicznego

Co więcej, warto zastanowić się też nad realnymi perspektywami podjęcia właściwych reakcji na wskazane powyżej wyzwania. Na szczęście coraz częściej osoby odpowiedzialne za miejską politykę transportową zdają sobie sprawę ze stojących przed poszczególnymi ośrodkami wyzwań. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych dotyczących sektora transportu, w których duży nacisk jest kładziony z reguły na rozwój transportu publicznego, integrację różnych podsystemów transportowych i ograniczenie negatywnych oddziaływań tego sektora na środowisko i zdrowie mieszkańców. Niestety wydaje się jednak, że wskazane kierunki polityki transportowej obecne są głównie w warstwie deklaratywnej. W rzeczywistości wiele podejmowanych działań stanowi zaprzeczenie zapisów zawartych w dokumentach strategicznych i jest podyktowane między innymi bieżącymi kalkulacjami politycznymi. Wśród głównych barier dla wprowadzenia realnych zmian w systemach transportowych i rozwiązania narastających problemów należy poza tym wymienić ograniczenia legislacyjne (w tym m.in. dotyczące kształtowania polityki przestrzennej na poziomie lokalnym), finansowe, techniczne i w końcu mentalne. Wydaje się, że bez choć częściowej likwidacji tych barier miastom trudno będzie stawić czoło współczesnym wyzwaniom w zakresie komunikacji. Dlatego można przewidywać, że w najbliższym czasie problemy transportowe raczej będą się nawarstwiać, a nie zanikać. Tylko na jak długo wystarczy mieszkańcom miast cierpliwości?

Literatura

Banister D. 2011. Cities, mobility and climate change. Journal of Transport Geography, 19: 1538–1546.

Banister D., Stead D., Steen P., Akerman J., Dreborg K., Nijkamp P., Tappeser R.S. 2000. European transport policy and sustainable mobility. Spon, Londyn.

Beim M. 2009. Modelowanie procesu suburbanizacji w aglomeracji poznańskiej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Downs A. 1992. Stuck In Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion. The Brookings Institution, Washington.

Gadziński J. 2014. Wpływ polityki Unii Europejskiej na modernizację infrastruktury transportowej Poznania i innych największych polskich miast. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 13: 123–142.

Górny J. 2014. Wpływ członkostwa Polski w Unii Europejskiej na przemiany publicznego transportu zbiorowego w Poznaniu. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 27: 143–160.

Hennessy D.A., Wiesenthal D.L. 1999. Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. Aggressive Behavior, 25(6): 409–423.

Komornicki T. 2011. Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji. IGiPZ PAN, Warszawa.

Kudłak R., Kisiała W., Gadziński J., Dyba W., Kołsut B., Stryjakiewicz T. 2017. Społeczno-ekonomiczne i przestrzenne uwarunkowania popytu na nowe samochody w Polsce. Studia Regionalne i Lokalne, 68: 119–139.

Marshall S. 2001. The challenge of sustainable transport. [W:] A. Layard, S. Davoudi, S. Batty (red.), Planning for a Sustainable Future. Spon, Londyn, s. 131–147.

Mogridge M.J. 1990. Travel in towns: jam yesterday, jam today and jam tomorrow? The Macmillan Press Ltd, Londyn, Basingstoke.

Newman P., Kenworthy J. 1999. Cities and Sustainability: Overcoming automobile dependence. Island Press, Washington.

Plane D.A. 1986. Urban transportation: Policy alternatives. [W:] S. Hanson (red.), The geography of Urban Transportation. The Guilford Press, New York, London, s. 386–414.

Pucher J. 1995. The road to ruin?: Impacts of economic shock therapy on urban transport in Poland. Transport Policy, 2(1): 5–13.

Topp H.H. 2006. Trends, innovative Weichenstellungen und Hebel für Mobilität und Verkehr – von 2030 ausgesehen. Technikfolgenabschätzung. Theorieund Praxis, 3, 15: 12–20.

Whitelegg J. 2003. Transport in the European Union: time to decide. Making Urban Transport Sustainable. Palgrave-Macmillan, Basingstoke, s. 115–131.