

W Polsce nie ma ani jednego miasta, które prowadzi politykę zrównoważonego transportu, mimo że na ten cel bierze pieniądze unijne. Największym problemem nie są jednak inwestycje, ale polityka przestrzenna miast i podmiejskich gmin, która sprzyja niekontrolowanej, chaotycznej urbanizacji uzależniając wielotysięczne rzesze mieszkańców od samochodu – mówi dr Michał Beim, ekspert od urbanistyki i transportu z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu i Instytutu Sobieskiego.

Przez polskie miasta przechodzi od mniej więcej roku fala podwyżek cen za korzystanie z komunikacji miejskiej. Czy Pana zdaniem są uzasadnione?

- Trudno mi jest rozstrzygać, w którym z miast podwyżki cen biletów były uzasadnione, a w którym nie. Do ostatnich podwyżek jestem jednak sceptycznie nastawiony. W zeszłym roku (od stycznia do grudnia 2012 r.) spadły hurtowe ceny energii elektrycznej o ok. 20% i diesla o ok. 5%. Koszty pracy tak drastycznie nie wzrosły. Co więcej, realizowane liczne projekty unijne pozwoliły niektórym miastom na zakup nowego taboru – zazwyczaj mniej awaryjnego i bardziej oszczędnego w eksploatacji. Trudno nie ulec wrażeniu, że pasażerowie stali się łatwym źródłem zwiększania przychodów gmin.

Okazuje się, że po wzroście cen biletów coraz mniej ludzi korzysta z komunikacji miejskiej, a przybywa samochodów na drogach. Czy w związku z tym władze miast i urzędnicy powinni czym prędzej cofnąć te podwyżki?

- Podwyżki cen biletów – czy szerzej systemy taryfowe – nie są jedynym powodem rezygnacji z komunikacji publicznej. Wymieniać można inne motywy: przebieg linii nieadekwatny do rozwoju urbanistycznego polskich aglomeracji, niska jakość węzłów przesiadkowych zniechęcająca do podróży intermodalnych, czas przejazdu itp.

Leave this field empty if you're human:

Urzednicy tłumaczą, że efekt ten spowodowany jest wzrostem jakości dróg oraz starzeniem się społeczeństwa, a nie zbyt wysokimi cenami. Jak Pan odniesie się do tego argumentu?

- Prawdą jest, że wybór środka lokomocji jest uzależniony od wielu czynników i poprawa warunków jazdy jednym środkiem lokomocji wpływa na jego popularność. Drugą stroną tego samego mechanizmu jest obniżanie atrakcyjności. Do wyboru samochodu zachęcają więc

zarówno wyższe ceny biletów, jak i intensywnie rozbudowywana sieć drogowa. W efekcie wspiera się ten rodzaj transportu, który dla miast jest najdroższy i najbardziej kłopotliwy: ruch samochodowy.

I tak już zapędziliśmy się w ślepy zaułek motoryzacji. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w Poznaniu czy Warszawie jest wyższa niż w Berlinie, Monachium, Wiedniu, Paryżu... Jesteśmy natomiast w jednej lidze z Palermo, Neapolem czy Atenami.

Czy komunikacja miejska, czyli transport zbiorowy, może się bilansować, wychodzić „na zero” albo nawet przynosić zyski? Czy są takie przykłady?

- W miastach, gdzie transport publiczny jest na najwyższym poziomie, udaje się pokrywać zdecydowaną większość kosztów funkcjonowania wpływami z biletów. Tak jest przykładowo we Fryburgu Bryzgowijskim, gdzie ok. 90-95% pokrywają wpływy z biletów. Im bardziej atrakcyjny transport publiczny, tym więcej osób z niego korzysta, tym większe wpływy z biletów...

A czy transport publiczny ma się w ogóle ma się bilansować, czy cel jej funkcjonowania i utrzymywana jest inny?

- W całkowite zbilansowanie kosztów transportu publicznego w miastach wpływami z biletów nie wierzę. Są oczywiście wyjątki, ale żeby system był na tyle atrakcyjny, aby ludzie odstawiali samochody, usługi muszą być świadczone również w takich godzinach (np. w nocy) czy w takich miejscach (np. przedmieścia o niskiej gęstości zaludnienia), gdzie trudno o prawidłowy rachunek ekonomiczny.

Problem budżetowania transportu – jako całej gałęzi gospodarki – jest jednak generalnie szerszy. Mimo różnych opłat, podatków itp. praktycznie każdy rodzaj transportu jest dofinansowywany z podatków ogólnych. Dotyczy to ruchu samochodowego, transportu publicznego, lotnictwa czy nawet żeglugi. W swojej pracy badawczej nie raz spotkałem się ze stwierdzeniami zagranicznych specjalistów, że jednak transport – niezależnie od rodzaju – jest za tani. I jedynie względy społeczne uzasadniają dofinansowywanie całej gałęzi.

Jaka jest relacja wydatków miast na obsługę całego systemu biletowego (druk, dystrybucja, infrastruktura elektroniczna, kontrolerzy itd) do przychodów ze sprzedaży biletów?

- Funkcjonowanie zarządów transportu to zazwyczaj 5-8% wszystkich wydatków na transport publiczny w polskich miastach. Myślę, że koszty obsługi systemu biletowego

(dystrybucja, informacje, kontrole itp.) to ponad połowa kosztów.

Czy więc paradoksalnie nie jest najtaniej i najbardziej racjonalnie ekonomicznie i społecznie wprowadzić rozwiązanie takie jak w Tallinie, gdzie zameldowani w stolicy Estonii nie płacą za bilety, a przedsiębiorstwa komunikacyjne są utrzymywane w 100 proc. bezpośrednio z podatków/budżetu. Władze miasta uzasadniają, że ich celem jest nakłonienie jak największej ilości mieszkańców do płacenia podatków na miejscu i zwiększenia mobilności obywateli w dobie kryzysu. Co Pan sądzi o tym estońskim rozwiązaniu?

- „Bilet obywatelski” łączy w sobie dwie istotne z punktu widzenia samorządu kwestie: przyczynia się do redukcji natężenia ruchu samochodowego i zachęca do meldowania się w danej gminie (kwestia udziału gminy w podatkach).

Darmowa komunikacja publiczna dla mieszkańców w Tallinie jest rozwiązaniem pionierskim na taką skalę (estońska stolica liczy prawie 400 tys. mieszkańców). Pierwsze darmowe autobusy dla mieszkańców pojawiły się jednak już w 1971 r. we francuskim Colomiers (29 tys. mieszkańców). System ten działa do dziś. Międzynarodową sławę „bilet obywatelski” zdobył dopiero w 1997 r. po wdrożeniu go w belgijskim Hasselt (74 tys. mieszkańców). Rozgłos przyniósł przede wszystkim gwałtowny wzrost liczby pasażerów – przez pierwsze 8 lat o 1300%!

Dzisiaj to rozwiązanie funkcjonuje w kilkunastu miastach Europy i Ameryki Północnej. Niektóre miasta podejmowały pewne próby i potem z nich się wycofały. Zagrzeb ma darmowe tramwaje w centrum miasta, ale raczej to ukłon w stronę turystów i osób przyjeżdżających na zakupy, spowodowany niezbyt fortunnym wdrażaniem elektronicznej karty miejskiej.

W Polsce też mamy przykład „biletu obywatelskiego”. W Ząbkach można bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto („Ząbki-1” i „Ząbki-2”). Podobnie jak w Tallinie, trzeba być zameldowanym i w urzędzie gminy pobrać „kartę mieszkańca”.

Rozwiązanie ma swoje zalety i wady. Niewątpliwie przyczynia się do wzrostu udziału transportu publicznego w strukturze podróży, jednak często następuje to nie kosztem ruchu samochodowego, ale rowerowego i pieszego. Należy pamiętać jednak, że w tym systemie bardzo dużo zależy od lokalnych uwarunkowań i nie ma uniwersalnego sposobu wdrażania „biletu obywatelskiego”. Kluczowe jest tu to, jak dana społeczność pojmuje dobra „darmowe”: czy umie je uszanować, czy raczej będzie je lekceważyć.

Co to jest ów „zrównoważony transport”, termin, którego od paru lat pełno w dokumentach unijnych, rządowych i samorządowych, w mediach lokalnych oraz w wypowiedziach polityków i urzędników?

- „Zrównoważony transport” to taki, który odpowiada oczekiwaniom gospodarczym i społecznym przy jednoczesnym spełnianiu najwyższych standardów środowiskowych. W rzeczywistości „zrównoważony transport” to promocja tych form lokomocji, które dają najlepsze efekty przy najmniejszych kosztach. W miastach to przede wszystkim transport publiczny, ze szczególnym naciskiem na szynowy, ruch pieszy i rowerowy. W ruchu międzymiastowym to przede wszystkim koleje.

Polskie tłumaczenie słowa „sustainable” jest nieco nieszczęśliwe. W rezultacie, w świadomości Polaków funkcjonuje raczej jako „balanced”, czyli dla każdego użytkownika transportu powinno być coś miłego...

Dzięki środkom z UE polskie miasta w ostatnich latach bardzo dużo zainwestowały w transport. Jak Pan ocenia te wysiłki? Czy przyniosły miastom, ich mieszkańcom i gospodarce jakieś istotne „wartości dodane”, czy te inwestycje były poczynione rzeczywiście zgodnie z zasadami „zrównoważonego transportu”? Przecież każdy aplikujący o środki UE musiał mieć strategię rozwoju zrównoważonego transportu i wykazać, że budowa dróg, torów, zakup wagonów itd. służy realizacji celu, jakim jest właśnie zrównoważony transport w mieście. Pytam o to, bo znając dobrze dwa miasta - Gdańsk i Warszawę - mam poważne wątpliwości co do tego, czy wprowadza się w nich zrównoważony transport. Coraz wyższe ceny biletów komunikacji to jedna ze spraw, która pogłębia te wątpliwości.

- Choć nominalnie pieniądze UE są dedykowane na poszczególne cele, które mają zapewnić zrównoważony rozwój, to w praktyce wykorzystanie środków jest często kontradiktoryjne do celów zakładanych przez unijne dokumenty.

Wiele inwestycji drogowych jest robionych pod przykrywką inwestycji w komunikację publiczną. Tak jest z warszawskim tramwajem na Tarchomin, krakowskim tramwajem na Ruczaj, gdańskim tramwajem do „Nowej Łódzkiej”. W Poznaniu pod pretekstem remontu torów buduje się wiadukt nad nieistniejącą autostradą miejską itd. Takie inwestycje wprawdzie poprawiają dojazd tramwajem, ale w rzeczywistości obniżają przewagę konkurencyjną transportu publicznego i podnoszą koszty funkcjonowania całego systemu transportowego. Argument, że na Zachodzie też się buduje ulice przy nowych trasach tramwajowych jest nietrafiony. Powstają ulice, ale o charakterze miejskim (po jednym pasie ruchu w każdą stronę, z miejscami postojowymi, drogami rowerowymi i szerokimi

trotuarami), a nie miejskie autostrady.

Również w zakresie obwodnic, na które też można uzyskać unijne dofinansowanie, często nie chodzi o eliminację tranzytu z miast, ale o wsparcie ruchu samochodowego w podróżach wewnątrzmijskich.

Czy więc środki UE pomagają w rozwiązaniu różnych problemów polskich miast pod względem komunikacji, czy jeszcze bardziej komplikują sprawę?

- Polskie miasta mając do dyspozycji środki unijne nie zwracają uwagi na kryteria efektywności. Nie zastanawiają się, jaki długoterminowy skutek przyniosą dzisiejsze działania. Wiele z nich przynosi wręcz efekty odwrotne do deklarowanych. Nowe drogi dojazdowe przyczyniają się do wzrostu suburbanizacji, rozbudowa śródmiejskich ulic do niekorzystnej zmiany zachowań transportowych itd.

Pamiętajmy też, że wsparcie ze środków unijnych danej inwestycji nie jest automatycznie gwarancją jakości, efektywności czy celowości. Każde państwo (a nawet regiony) nieco inaczej interpretuje kryteria UE więc efekty mogą być diametralnie różne. Widać to porównując chociażby inwestycje tramwajowe na południu i na północy Europy.

W Polsce ludzie często są bardzo podzieleni na pieszych i użytkowników komunikacji miejskiej, rowerzystów, kierowców. Potrafią się bardzo emocjonalnie kłócić, nie tylko w internecie, ale też na ulicach naszych miast (np. spór o parkingi, buspasy, prędkość w miastach, miejsca wyłączane z ruchu, spór o różne obyczaje). Czy w ogóle te spory i podziały mają sens?

- W Polsce pojęcia „multimodalny” (w zależności od okoliczności wybór jednego z kilku środków lokomocji) czy „intermodalny” (korzystanie z różnych środków lokomocji podczas jednej podróży) stosunkowo rzadko odnoszą się do naszych zachowań transportowych. W Polsce dopiero rodzi się taka kultura mobilności, w której ludzie będą bardziej świadomie dobierać środek lokomocji w zależności od okoliczności podróży: tramwajem do pracy, samochodem po zakupy, a pieszo do znajomych mieszkających kwadrans od domu.

Wiele krytyki wynika też z niezrozumienia zasad transportu. Należy pamiętać, że paradoks Downsa-Thomsona wskazuje, że średnia prędkość, z którą poruszają się samochody osobowe, jest determinowana przez średnią prędkość od drzwi do drzwi identycznej podróży transportem zbiorowym. Mówiąc zrozumiałym językiem: im wolniej będą poruszać się tramwaje i autobusy, tym więcej osób wybierze samochody przez co wzrosną korki i spadnie średnia prędkość przemieszania się samochodem.

Kierowcy powinni więc czuć wdzięczność wobec pasażerów transportu publicznego, pieszych czy rowerzystów. Oni wybierając bardziej efektywny przestrzennie środek lokomocji robią miejsce na ulicach kierowcom. Statystycznie na użytkownika samochodu potrzeba 20-30 razy tyle miejsca w przestrzeni miasta co na pasażera autobusu lub tramwaju.

Czy mógłby Pan podać pozytywne i negatywne przykłady realizacji polityki transportowej w polskich miastach?

- Niestety, w Polsce nie mamy miasta, które prowadzi politykę zrównoważonego rozwoju transportu. Większość miast ulega fascynacji samochodem. Są za to liczne drobne działania, które można uznać za pozytywne przejawy polityki transportowej: wrocławskie śluzy rowerowe, krakowskie wydzielenia torowisk tramwajowych, warszawskie buspasy, trójmiejską i łódzką kolej aglomeracyjną itp. Zazwyczaj jednak są one odosobnione.

Największym problemem dla zrównoważonego rozwoju transportu wbrew pozorom nie są inwestycje transportowe, ale polityka przestrzenna miast i podmiejskich gmin, która sprzyja niekontrolowanej i chaotycznej suburbanizacji uzależniając wielotysięczne rzesze mieszkańców od samochodu. Jakakolwiek alternatywa na takich przedmieściach jest niemożliwa.

Rozmawiał Marcin Herman

Źródło: Rebelya. [Czytaj dalej...](#)