

Z profesorem Maciejem Szymczakiem i doktorem Hubertem Iglińskim z Katedry Logistyki Międzynarodowej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu rozmawia Mariola Zdanczewicz

Mercuriusz Przewidywania na najbliższe lata są takie, że centrum Poznania grozi wyludnienie. Jednocześnie przybywa samochodów...

Maciej Szymczak: Rzeczywiście, wielu mieszkańców Poznania wyprowadziło się w ostatnich latach na obrzeża miasta, wielu przesiedliło się do podpoznańskich gmin. Dominującą przyczyną były atrakcyjne ceny położonych tam nieruchomości. Ostatnio możemy także bardzo wyraźnie odczuwać powolne umieranie niektórych obszarów

w ścisłym centrum Poznania, które jeszcze na początku lat 90. XX wieku tętniły życiem. Najlepszym przykładem jest reprezentacyjna niegdyś ulica Św. Marcin, na którą chyba nikt nie ma dzisiaj pomysłu. Jak jednak pani zauważyła, nie dotyczy to ulic w odniesieniu do ich funkcji jako dróg kołowych. W tym przypadku obserwujemy znaczny przyrost liczby użytkowników. Ruch samochodowy jest coraz intensywniejszy. Mówimy o zatorach i korkach, a fachowo zjawisko to nazywa się kongestią transportową, która w tym przypadku występuje w bardzo zaawansowanej postaci. Najbardziej dotkliwie jest to zjawisko w porannych i popołudniowych godzinach szczytu komunikacyjnego, który zresztą także się sukcesywnie wydłuża. Zatem coraz trudniej jest się poruszać po mieście samochodem. Niestety – i trzeba to sobie wyraźnie powiedzieć – samochód nie jest dobrym środkiem transportu w aglomeracji miejskiej. Zanim jednak przekonają się o tym sami kierowcy i ich pasażerowie w takim stopniu, aby z podróży samochodem zrezygnować, miasta będą dodatkowo utrudniać życie kierowcom. Tak się robi na świecie we wszystkich dużych ośrodkach miejskich. Widać to również w Poznaniu: nowe ulice o uspokojonym ruchu, wiele dróg jednokierunkowych, coraz więcej ulic wyłączonych z ruchu, wysokie opłaty za parkowanie, rozszerzanie strefy płatnego parkowania, „czerwona fala” itd. Z jednej strony powinno to napawać mieszkańców dumą, bo świadczy o tym, że nasze miasto wraz ze swoją aglomeracją realnie aspiruje do rangi nowoczesnej metropolii,



prof. dr hab. Maciej Szymczak

co ostatnio bardzo wyraźnie przebija się w mediach, a z drugiej – przekonywać ich, że samochód nie jest preferowanym środkiem transportu w podróży miejskich i na terenie aglomeracji. Oczywiście stosowaniu instrumentów ograniczania ruchu samochodowego w mieście towarzyszyć musi tworzenie możliwości dogodnego alternatywnego przemieszczania się. O ile jednak wiele instrumentów ograniczania ruchu da się zastosować w krótkim czasie, o tyle na stworzenie odpowiednich warunków podróży w inny sposób potrzeba znacznie więcej czasu i środków.

Mercuriusz Jakie są alternatywne rozwiązania dla podróży samochodem?

Maciej Szymczak: W zasadzie jest jedno, ale za to wielowariantowe. Jest nim lokalny transport zbiorowy. W warunkach poznańskich mamy do dyspozycji tramwaje i autobusy. Należy jednak dopracować ofertę przewozową transportem zbiorowym tak, aby mogła być konkurencyjna wobec samochodu

różnorodność biletów i cen, niespójna numeracja linii, różne systemy informacji pasażerskiej, rozmaity tabor czy brak harmonizacji rozkładów jazdy. Często trudno się w tym połączyć. Na obszarze aglomeracji poznańskiej funkcjonuje 13 przewoźników świadczących usługi na rzecz gmin na podstawie stosownych umów. Różne są koncepcje świadczenia usług na rzecz mieszkańców w poszczególnych gminach i różna jest sytuacja oraz możliwości samych przewoźników. Ogromnym problemem jest brak wsparcia systemu transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej przez kolej. Regularna i sprawna kolejowa komunikacja aglomeracyjna powinna być trzonem tego systemu.

Jeśli pyta pani o korzyści, to trzeba podkreślić, że zintegrowanie publicznego transportu zbiorowego w obrębie całej aglomeracji poznańskiej przyniesie nową jakość w realizacji podróży lokalnych. Mieszkańcy aglomeracji, a także goście otrzymają możliwość realizacji podróży różnymi gałęziami i środkami transportu w aglomeracji w ramach jednego wspólnego biletu –

Właściwa

dla większości popularnych relacji przewozowych. W praktyce oznacza to poszerzenie przestrzeni obsługiwanej przez transport zbiorowy, zwiększenie częstotliwości kursowania oraz poprawę warunków podróży. Wydaje się to proste, ale trudno to wykonać. Tym bardziej że dzisiaj transport zbiorowy powinien oferować zintegrowaną ofertę przewozową na terenie całej aglomeracji miejskiej – zwłaszcza w obliczu tych procesów demograficznych, o których wspominałem na początku. Takiej zintegrowanej oferty przewozowej w aglomeracji poznańskiej na razie nie mamy.

Mercuriusz Co będzie najważniejsze w integracji komunikacji publicznej w aglomeracji? Jakie będą korzyści?

Maciej Szymczak: Trzeba zlikwidować to, co dzisiaj utrudnia korzystanie z transportu zbiorowego w relacjach aglomeracyjnych i nie służy większemu zainteresowaniu tą formą przewozów. Są to na przykład: różne taryfy przewozowe, duża



dr Hubert Igliński

tak jednorazowego, jak i okresowego. Przede wszystkim możliwe stanie się zrealizowanie podróży w aglomeracji w niemal dowolnej relacji przewozowej z wykorzystaniem publicznego transportu zbiorowego. Większa liczba mieszkańców korzystających regularnie z komunikacji miejskiej to niższy poziom ruchu i tym samym mniejsza kongestia i niższe koszty wy-

nikające z jej występowania. Powinno się to także przyczynić do poprawy wizerunku Poznania i całej aglomeracji w oczach przyjezdnych i w szczególności samych mieszkańców naszego obszaru. Korzyści będzie zdecydowanie więcej, lecz ze względu na kapitałochłonność zmian z pewnością będą one odroczone w czasie – na przykład unowocześnienie taboru, wielofunkcyjne dworce przesiadkowe.

Mercuriusz Zintegrowana komunikacja wymaga rozmów i zrozumienia oraz wsparcia wszystkich beneficjentów. Jak wyobraża sobie Pan takie porozumienie,

skoro dziś nie można dogadać się na przykład w sprawie wiaduktu nad torami kolejowymi w Plewiskach (miasto nie wyraża na to zgody)?

Maciej Szymczak: Do tej pory rzeczywiście nie było trwałych porozumień międzygminnych, a zwłaszcza tych o większym zasięgu terytorialnym w celu zharmonizowania transportu zbiorowego. Widocznym symptomem nadchodzących zmian stało się podpisanie 26 października 2009 roku przez miasto Poznań, miasto Luboń, miasto Puszczykowo, gminę Mosina oraz miasto i gminę Murowana Goślina listu intencyjnego w sprawie utworzenia Poznańskiego Związku Komunikacyjnego (PZK) w formie związku międzygminnego. Zapisano, że celem Związku będzie wykonywanie zadań własnych miast i gmin powołujących Związek w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Jest to wyrazem zainteresowania sygnatariuszy tego listu rozwojem publicznego transportu zbiorowego na obszarze wymienionych miast i gmin. Do czasu ukonstytuowania się Związku strony wyraziły wolę zawarcia po

o obszarze całej aglomeracji. Wejście nowych gmin do Związku nie będzie stanowiło większego problemu, bowiem postulowana przez nas struktura i organizacja Związku będzie otwarta i elastyczna.

Merkuriusz **A jak przekonać ludzi, by przesiadli się z samochodów do środków transportu zbiorowego?**

Maciej Szymczak: Ludzie przyzwyczaili się do samochodów. Ostatnie kompleksowe badania pokazały, że wskaźnik wykorzystania motoryzacji indywidualnej w realizacji podróży pieszych w Poznaniu jest jednym z najwyższych w Polsce. W 2000 roku wyniósł on aż 61,1% w mieście, a w powiecie poznańskim nieco ponad 82%. Obecnie wskaźniki te są z pewnością wyższe. Badania pokazują, że kto raz wsiądzie do swojego samochodu, nie skorzysta z transportu zbiorowego niezależnie od jakości oferty. Jak powiedziałem, samochód nie daje już poczucia mobilności, jak kiedyś – przynajmniej w miastach, ale daje wciąż poczucie wygody, swobody, prestiżu. Tego w dostatecznym stopniu nie jest w stanie zaoferować transport zbiorowy w obecnym

skoordynowanie bieżącego zarządzania miastem centralnym i ościennymi ośrodkami. Od tego będzie bowiem zależało, czy rozwiązanie problemów komunikacyjnych Poznania okaże się skuteczne.

Merkuriusz **Miasta Europy Zachodniej ograniczyły problemy transportowe w obrębie aglomeracji przez konsekwentny rozwój transportu zbiorowego i rowerowego. Można odnieść wrażenie, że w Poznaniu kompletnie nie przywiązuje się do tego wagi. Mając pod bokiem berlińską aglomerację, która jest dużo bardziej rozległa, przy dobrej integracji z transportem szynowym rower osiągnął aż 10-procentowy udział w podróżach.**

Hubert Iglński: Berlin jest bardzo dobrym przykładem doskonale wręcz funkcjonującego transportu zbiorowego w mieście, a poprzez utworzenie w 1996 roku związku komunikacyjnego z landem Brandenburgia i 18 miastami tegoż landu (VBB – Verkehrsverbund Berlin Brandenburg) jest także przykładem doskonale działającego transportu aglomeracyjnego i regionalnego. Szkielec tego systemu stanowi transport szynowy tworzony przez kolej regionalną, szybką kolej miejską (S-Bahn), metro oraz tramwaje. Trzeba jednak pamiętać, że dochodzenie do stanu obecnego trwało kilka dekad i wymagało podjęcia znacznego wysiłku inwestycyjnego. Miasta niemieckie, a generalnie większość miast zachodniej i północnej Europy, dają liczne przykłady na to, jak wygodnym, tanim i w sumie bardzo szybkim środkiem transportu może być rower. W Polsce, w Poznaniu wciąż jednak zdecydowana większość mieszkańców i niestety również władz miejskich nie dostrzega korzyści płynących z poruszania się po mieście rowerem i preferuje samochód. Uważam, że szczególnie młodzi mieszkańcy szybko przekonają się do rowerów, jeśli w końcu powstanie spójna i rozległa sieć dobrej jakości ścieżek rowerowych, które nie będą notorycznie zastawiane przez parkujące na nich nielegalnie samochody, a także dzięki stworzeniu sieci bezpiecznych parkingów dla rowerów. Za to wszystko odpowiedzialne są jednak władze Poznania i radni, którzy ustalają wydatki z miejskiego budżetu. Przyszłe działania podejmowane w celu usprawnienia przepływu środków w aglomeracjach nie mogą się ograniczać li tylko do rozwiązań z zakresu transportu zbiorowego czy rozwoju dróg rowerowych, ale muszą objąć znacznie szerszą paletę wspomnianych powyżej działań ukierunkowanych bezpośrednio na ograniczanie kongestii transportowej w mieście. Należy pamiętać, że nie da się wiernie skopiować berlińskich czy jakichkolwiek innych wzorców, trzeba jednak koniecznie czerpać z nich inspirację i wprowadzać najlepsze dla Poznania rozwiązania. ■

alternatywa

rozumień międzygminnych dla wspólnej realizacji zadań przewozowych w transporcie zbiorowym. Do PZK przystąpić powinny w szczególności wszystkie gminy bezpośrednio graniczące z Poznaniem. Stworzy to realną szansę na zbudowanie zharmonizowanego i wygodnego systemu transportu zbiorowego i będzie podstawą jego przyszłego sukcesu. Należy wobec tego zachęcać kolejne gminy do przystąpienia do Związku. Najlepszym bodźcem będą zapewne pierwsze pozytywne efekty jego funkcjonowania.

Merkuriusz **Co będzie w sytuacji, gdy gminy takie jak Buk, Kostrzyn czy inne nie prowadzą i nie zamierzają prowadzić lokalnego transportu zbiorowego?**

Hubert Iglński: Istotnie, wymienione przez panią gminy nie prowadzą i według deklaracji kompetentnych w tej kwestii urzędników gminnych nie planują rozpoczęcia realizacji przewozów transportem zbiorowym. Wydaje się wielce prawdopodobne, że po kilku latach funkcjonowania PZK i wystąpieniu wskazanych przez prof. Szymczaka korzyści mieszkańcy tych gmin wymuszą na lokalnych władzach przystąpienie do Związku, ponieważ sami będą chcieli sprawnie i szybko oraz taniej niż własnym samochodem poruszać się

kształcie. Przyszłościowym rozwiązaniem jest indywidualny transport zbiorowy PRT (*Personal Rapid Transit*). Wydaje się, że łączy on niemożliwe: zalety transportu zbiorowego z zaletami transportu indywidualnego. Powstały już liczne projekty tego typu rozwiązań. Jest już także gotowy pierwszy taki polski projekt.

Merkuriusz **Na ile rozwiązanie problemów w aglomeracji zależy od polityki transportowej i przestrzennej, jaką będzie prowadził Poznań?**

Hubert Iglński: Miasto Poznań i powiat poznański tworzą coraz bardziej homogeniczny obszar. W wielu miejscach, gdyby zdjąć stosowne tablice z nazwami miejscowości, coraz trudniej byłoby jednoznacznie stwierdzić, czy jeszcze jesteśmy w Poznaniu, czy już w ościennej gminie. Z tego też względu tak ważne jest, aby skoordynować planowanie strategiczne rozwoju Poznania i sąsiadujących obszarów. Odpowiedzią na tę palącą wręcz konieczność jest przygotowana przez Centrum Badań Metropolitalnych Zielona Księga Aglomeracji Poznańskiej zawierająca koncepcje rozwiązań kluczowych problemów funkcjonowania aglomeracji. Nie mniej ważne dla zdynamizowania rozwoju i osiągnięcia przyszłego sukcesu aglomeracji poznańskiej jest także