

Zrównoważona mobilność - rozmowa z Łukaszem Puchalskim, dyrektorem ds. Inwestycji w warszawskim ZTM

Eryk Rutkowski

Jaskrawy podział, że ktoś jest wyłącznie pasażerem, kierowcą, pieszym albo rowerzystą zaczyna zanikać - mówi Łukasz Puchalski, dyrektor ds. Inwestycji w warszawskim ZTM / Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

W jaki sposób Warszawa chce ułatwić mieszkańcom poruszanie się po mieście?

ŁP: Przede wszystkim promując komunikację publiczną i zrównoważoną mobilność. Od Warszawy począwszy, przez Budapeszt, Berlin, Wiedeń, a na Londynie i Lizbonie skończywszy, wszędzie komunikacja publiczna jest uprzywilejowana. Ma być najtańsza, najszybsza, a także komfortowa. Tylko w ten sposób może konkurować z komunikacją indywidualną.

Wskaźnik zmotoryzowania rośnie. Posiadanie samochodu powoli staje się problemem, a przestaje być zaletą. Za chwilę ich nie pomieścimy w naszych miastach...

Właśnie dlatego promujemy komunikację publiczną, która jest coraz bardziej elastyczna dla mieszkańców. Jaskrawy podział, że ktoś jest wyłącznie pasażerem, kierowcą, pieszym albo rowerzystą zaczyna zanikać. Z domu na przedmieściach dojeżdżamy do parkingu P+R, zostawiamy samochód, wsiadamy w kolejkę, tramwaj, autobus lub w metro i jedziemy do centrum, po którym poruszamy się na rowerze miejskim. Dążymy do tego, żeby transport był maksymalnie zrównoważony. Co ósmy warszawiak jeździł w zeszłym roku rowerem publicznym.

fot. www.facebook.com/PełnomocnikRowerowyWarszawa/photos_stream

Veturilo okazało się strzałem w 'dziesiątkę'?

Zdecydowanie tak. System urósł do rozmiarów zdecydowanie większych, niż pierwotnie planowaliśmy. Wiadomo, że autobusem czy tramwajem nie dojedziemy wszędzie, a miejski rower w bardzo fajny i skuteczny sposób uzupełnia i wzmacnia transport publiczny. To idealny środek transportu na tzw. pierwszym i ostatnim kilometrze podróży.

Pan też się przesiadł na rower. Jak wygląda podróżowanie po mieście z perspektywy rowerzysty?

Dużą wartością komunikacji rowerowej czy pieszej jest to, że mieszkańcy dzięki niej poznają miasto i się z nim identyfikują. Przesiadając się na rower, zacząłem robić mniejsze zakupy, ale za to częściej. To okazja do tego by poznać nowe miejsca i osoby. Rozpoznaję twarze ludzi, których mijam podczas podróży. Mogę wybrać różne warianty tras. Prawie codziennie spotykam kogoś znajomego. Rozmawiamy. Jest miejsce na interakcje. Podróż samochodem nie daje takiej możliwości. Jeżdżąc rowerem, odkrywam miasto z perspektywy, której do tej pory nie znałem. Codziennie widzę to miasto trochę inaczej, do tego nie mam problemu z parkowaniem, nie mówiąc już o plusach związanych ze zdrowiem. Wracając rowerem do domu mam pewność, że spaliłem odpowiednią liczbę kalorii i wytraciłem wszystkie złe emocje związane ze stresem w pracy.

Kładziecie teraz większy nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej?

Naszym głównym celem jest domknięcie głównych szlaków rowerowych, tak aby spiąć je w spójną sieć tras rowerowych i rozwiązanie problemów ruchu rowerowego w centrum miasta.

W zeszłym roku wybudowaliśmy ok. 60 km infrastruktury rowerowej, oddaliśmy stację kolejową Ursus Niedźwiadek,

której istotnym elementem jest zadaszony, monitorowany parking rowerowy na ponad sto miejsc. W jego pobliżu znajduje się też samoobsługowa stacja do naprawy rowerów.

fot. www.facebook.com/PelnomocnikRowerowyWarszawa/photos_stream

Jeszcze do niedawna, jeśli tylko było to możliwe, mieszkańcy miast jeździli wszędzie samochodem. To się zmienia? Komunikacja publiczna jest realną alternatywą dla samochodu?

Robimy wszystko, aby jak najmniej osób mogło powiedzieć "nie mam alternatywy". Komunikacja miejska w aglomeracji objęta została wspólnym biletem. Sam bilet można kupić praktycznie wszędzie: przez komórkę, w automatach mobilnych w większości autobusów i tramwaj, na stacjach kolei, metra, w blisko 400-tu stacjonarnych automatach w innych częściach miasta. Wprowadziliśmy i cały czas rozbudowujemy dynamiczny system informacji pasażerskiej. Dzięki niemu dokładnie wiemy, za ile minut przyjedzie tramwaj. Czy opłaca nam się czekać, czy może lepiej pójść na autobus? A może w tym czasie zrobić np. niewielkie zakupy w pobliskim sklepie? Nie musimy biernie stać. Możemy jeszcze efektywniej zaplanować swoją podróż oraz lepiej wykorzystać czas. Biorąc pod uwagę technologię GPS, w oparciu o którą działa system, nietrudno sobie wyobrazić sytuację, że już niedługo będziemy mogli sprawdzać w telefonie gdzie jest i kiedy przyjedzie "nasz" autobus.

Ograniczenie podróżowania samochodem po mieście to jedno, natomiast trzeba pamiętać, że zabierają one ogromny kawał przestrzeni miejskiej...

W miastach, zwłaszcza w ich centrach, zaczyna brakować miejsca, a to się odbija na pogorszeniu jakości życia. Jeśli samochody zwolniłyby tę cenną powierzchnię, można by ją wykorzystać chociażby pod budowę infrastruktury pieszej, rowerowej lub przeznaczając pod tereny zielone i rekreacyjne. A trzeba pamiętać, że wielu kierowców korzysta z aut wręcz incydentalnie...

W swoim odczuciu potrzebują samochodu, ale tak naprawdę nie muszą go mieć?

Dokładnie. Kiedy w 2012 roku wprowadzaliśmy system Veturilo, często zdarzało się tak, że musieliśmy chodzić od mieszkania do mieszkania szukając właścicieli aut, aby przeparkowali nieużywany od tygodni samochód, który blokował budowę stacji rowerowej. W skrajnych przypadkach kierowcy przychodzili z akumulatorami. Dlatego poważnie rozważamy wprowadzenie usługi carsharingu, czyli miejskiej wypożyczalni samochodów.

Kiedy?

Jeśli wszystko pójdzie po naszej myśli, najprawdopodobniej w przyszłym roku.

fot. www.facebook.com/PelnomocnikRowerowyWarszawa/photos_stream

Carsharing obniży liczbę aut w centrum?

Nie da się całkowicie usunąć samochodów z przestrzeni publicznej, ale możemy znacząco ograniczyć ich liczbę. Aby to zrobić musimy jednak dać mieszkańcom coś w zamian.

Zakup i eksploatacja prywatnego samochodu to wydatki, których mieszkańiec nie będzie musiał ponosić, jeśli zaproponujemy mu alternatywę w postaci carsharingu. Wtedy zapłaci wyłącznie za korzystanie. To sytuacja, w której wygrywa zarówno miasto, jak i kierowca. Badania pokazują, że jeden taki współdzielony samochód, zastąpić może nawet czternaście pojazdów prywatnych. Uwalniamy w ten sposób do kilkunastu miejsc parkingowych.

Czy pana zdaniem carsharing przyjmie się w innych miastach?

Samochód jest nam coraz mniej potrzebny do wyjazdów za miasto. Mamy coraz lepsze połączenie kolejowe między miastami, tanie linie lotnicze. W wielu przypadkach nie zdążymy w porównywalnym czasie i cenie dojechać tam samochodem, stąd potrzeba jego posiadania się zmniejsza. Oprócz Warszawy, nad systemem carsharingowym pracuje również Wrocław. W organizowanej przez nas konferencji dotyczącej tych rozwiązań, udział wzięli przedstawiciele największych polskich miast. Jak widać, zainteresowani jego wdrożeniem nie jesteśmy tylko my.

A co z budową podziemnych parkingów? To złe rozwiązanie?

Problem polega na tym, że budowa takiego parkingu to spory wydatek. W większości przypadków, będą one budowane w formacie partnerstwa publiczno-prywatnego, funkcjonując na zasadach rynkowych, więc koszty parkowania będą wysokie. W efekcie takie parkingi są bardziej atrakcyjne dla ludzi dojeżdżających do centrum miasta sporadycznie na kilka godzin, niż okolicznych mieszkańców parkujących praktycznie non stop.

Innym sposobem na ograniczenie liczby aut w centrum jest wprowadzenie płatnych stref parkowania. To skuteczne rozwiązanie?

Widać to chociażby po tym, że mieszkańcy sami wnioskuje o powiększanie stref płatnego parkowania na kolejne obszary. Tak było m.in. na Muranowie, czy na Ochocie. Tam gdzie strefa się kończy zaczyna się chaos parkingowy. Wjeżdżający do centrum nie chcą płacić za parkowanie, co rozumie, więc zostawiają samochody na obrzeżach strefy płatnego parkowania, powodując często paraliż. Po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Muranowie pojawił się porządek i ład. Jest bezpieczniej. Ekonomia zmusza też wielu do myślenia, czy rzeczywiście im się opłaca samochodem do centrum wjeżdżać, czy nie lepiej skorzystać z komunikacji publicznej.

A co jest mocną stroną warszawskiej komunikacji publicznej?

Warszawa ma dobrze rozbudowaną infrastrukturę tramwajową. Nasze tramwaje są już w większości niskopodłogowe, niezwykle ciche, zwrotne, przestronne i przede wszystkim ekologiczne.

Obecnie tramwaje przechodzą renesans na całym świecie. Nie tylko w Europie Zachodniej, skąd pozbyto się ich w latach sześćdziesiątych, lecz także w Stanach Zjednoczonych. Sieci tramwajowe powstają też w dynamicznie rozwijających się metropoliach azjatyckich.

Na warszawskich ulicach można zauważyć autobusy z napędem elektrycznym. Inwestujecie w transport niskoemisyjny?

Tak. Warszawa nie ma jeszcze tak poważnych problemów z zanieczyszczeniem środowiska, jak niektóre miasta zachodnioeuropejskie, czy azjatyckie, ale aby ograniczyć stężenie spalin planujemy w najbliższym czasie zwiększyć flotę pojazdów niskoemisyjnych. Jesteśmy teraz na etapie sprawdzania, który z tych alternatywnych napędów - elektryczny, hybrydowy, czy na gaz - byłby najbardziej odpowiedni dla Warszawy.

Projektując daną usługę, miasto włącza w proces jej tworzenia mieszkańców?

Musimy pamiętać, że to, czy dane rozwiązanie się przyjmie, zależy przede wszystkim od tego, czy będą z niego korzystali mieszkańcy. Stąd nie podejmujemy decyzji bez konsultacji, czy bez przeprowadzenia programów pilotażowych. Tylko wtedy produkt będzie miał potencjał, aby odnieść sukces.

Wprowadzenie czegoś w oderwaniu od mieszkańców sprawia, że robimy to na własne ryzyko. Np. szkielet systemu Veturilo powstawał w oparciu o koncepcje planistyczne, natomiast kolejne stacje budowano już w ramach konsultacji społecznych. Zostały one zlokalizowane zgodnie z wolą mieszkańców.

Na zdjęciu Łukasz Puchalski, dyrektor ds. Inwestycji w warszawskim ZTM / Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej, fot. ZTM Warszawa