



Czym poruszać się po mieście?

2024-10-23

- Czas jest kluczowym parametrem przy wyborze środka komunikacji. Jeżeli zwiększymy prędkość tramwajów, co jest możliwe, to te będą jeszcze chętniej wybierane przez mieszkańców - mówi prof. Andrzej Szarata, ekspert w dziedzinie transportu, rektor Politechniki Krakowskiej. Rozmawiał z nim Tadeusz Mordarski.

Jak krakowska komunikacja zbiorowa wypada na tle innych dużych europejskich miast?

Andrzej Szarata: System transportowy Krakowa od wielu lat jest bardzo intensywnie rozwijany, zarówno jeśli chodzi o tramwaje, jak i o autobusy, a - w ostatnim czasie - także kolej, co powoduje, że np. odcinek z Bronowic do Krakowa Głównego pokonamy szybciej środkiem transportu zbiorowego niż na motocyklu. Od początku, po zmianie ustrojowej, Kraków był miastem otwartym na innowacje. To w Krakowie, już w połowie lat 90., powstał poważny dokument uchwalony przez Radę Miasta, czyli „Polityka transportowa”, w którym podkreślono rolę transportu zbiorowego. Pryncypia zawarte w tym dokumencie były tak daleko idące, że nawet po 20 latach się nie zestarzały. W Krakowie zawsze pojawiały się też nowinki. To pierwsze miasto w Polsce, w którym wprowadzono buspasy, rowery miejskie czy linię autobusową obsługiwaną przez autobusy elektryczne.

Dzięki tym wszystkim elementom nasze miasto jest dobrze oceniane przez gości z zewnątrz. Gdy przejeżdżają do nas Niemcy, Włosi czy Francuzi, to mówią, że mamy świetnie rozwinięty system transportu zbiorowego i bardzo wysoki standard obsługi, na który składają się m.in. punktualność, regularność kursowania, czas przejazdu czy czystość pojazdów. My natomiast, mieszkając na co dzień w Krakowie, często nie doceniamy tego, co mamy.

Wielu moich znajomych, którzy przemieszczają się autami, podkreśla, że przesiądą się do transportu zbiorowego, jeśli ten będzie lepszy.

Mówią tak z wygody, próbując racjonalizować sobie decyzję o jeździe samochodem po mieście, co nigdy nie będzie lepszym rozwiązaniem. Samochód bardzo mocno rozleniwia. Sam nim jeżdżę, ale nie robię tego z racjonalnych powodów, a niestety właśnie z wygody. Jazda autem jest droższa (bo wliczamy w to koszty benzyny, parkowania, amortyzacji, serwisowania itp.) i często trwa dłużej niż jazda tramwajem. Wiele osób podważa moją wiarygodność, mówiąc, że namawiam ludzi, by jeździli komunikacją miejską, a sam podróżuję autem. Nigdy jednak nie powiedziałem, że jazda samochodem po centrum jest lepsza, i jeśli jakiś decydent mi to ograniczy, to pierwszy poprę ten pomysł. Jestem zwolennikiem ograniczania swobody w korzystaniu z samochodu w mieście.

Czeka Pan na zakaz, zamiast samemu dokonać innego wyboru?

Tak, bo wspominałem o wygodzie. Poza tym osoby w moim wieku lub starsze są z samochodami bardzo mocno związane. Dla mnie auto było marzeniem od liceum, motoryzacja to moja pasja. Natomiast dla mojego 22-letniego syna samochód nie jest celem samym w sobie. On ma hulajnogę i rower, korzysta z tramwajów i autobusów. Trzeba więc uszanować to, że my, starsi, korzystamy z



samochodu, ale – planując system transportowy – trzeba patrzeć na wszystkich. Także tych, którzy samochodami nie chcą jeździć. Ktoś pyta: po co robić ścieżki rowerowe kosztem choćby jednego pasa ruchu na ul. Dietla? Po to, żeby zmienić sytuację: gdy były dwa pasy dla aut, to rowerzysta nie miał szans się tamtędy przecisnąć, a hałas i smród były ogromne. Jeżeli nie będziemy rozwijać transportu publicznego i bezpiecznej infrastruktury rowerowej, to młodzi zaraz powiedzą, że na siłę wtłaczamy ich w samochód i zmuszamy do wyboru tego środka podróży. Auto nie może być nadrzędnym elementem transportu w mieście, a im bardziej będziemy ograniczać rozbudowę infrastruktury dla tramwajów czy rowerów, tym więcej osób wybierze samochód.

Co jest największą bolączką komunikacji miejskiej w Krakowie?

W wielu miejscach, choćby na ul. Basztowej, sięgamy już granicy przepustowości, tramwaje są bardzo mocno przeciążone. Powinniśmy więc zakończyć dyskusję, czy budować metro, i po prostu zacząć to robić. Kolejną słabą stroną jest to, że tramwaje mają relatywnie niewielkie prędkości, na rozjazdach czy łukach muszą bardzo mocno zwalniać. A czas jest kluczowym parametrem przy wyborze środka komunikacji. Jeżeli zwiększymy prędkość tramwajów, co jest możliwe, to te będą jeszcze chętniej wybierane przez mieszkańców. Nowe linie tramwajowe muszą być też bardzo ściśle powiązane z planami zagospodarowania przestrzennego, czyli władze muszą precyzyjnie określić, które części miasta będą rozwijane i w jakim kierunku, i na tej podstawie planować inwestycje transportowe. Na szczęście widzę, że to powiązanie jest coraz poważniej traktowane przez decydentów.

Prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata – profesor nauk inżynieryjno-technicznych o specjalności inżynieria ruchu i modelowanie podróży; międzynarodowy ekspert w obszarach transportu, systemów komunikacyjnych i efektywności funkcjonalnej rozbudowy infrastruktury transportowej; rektor Politechniki Krakowskiej