



Gorzów Wlkp. 2020-04-29

h.p. Bejnar-Bejnarowicz
29. 04. 2020

INTERPELACJA 79

h.p. Bejnar-Bejnarowicz
29. 04. 2020
cfe

Szanowny Panie Prezydencie,

Zgodnie z "covidowymi" regulacjami w autobusie lub tramwaju może być zajętych tylko połowa miejsc siedzących i nawet gdyby wypuścić na ulice cały tabor, nie obsłużymy wszystkich chętnych. Zatem jeździ dużo mniej osób oznacza niższe wpływy z biletów. Miasta czeka też wkrótce spadek wpływów podatkowych.

"Okazuje się, że ze względu na pandemię koronawirusa i wprowadzone ograniczenia, z autobusów korzysta aż 80% mniej pasażerów niż wcześniej. (...) miasto podejmie decyzje co do kursowania autobusów i tego czy ilość kursów zostanie ograniczona, a może kolejne linie zostaną zawieszono."
[źródło: gorzowianin.com].

Większość miast będzie miała problem z transportem publicznym. Najprościej jest obcinać kursy, bo to są wprost mniejsze koszty.

Co to spowoduje? Znany i lubiany mechanizm ograniczania podaży.

Nie jeżdżę autobusem, bo:

- nie zdążę
- nie mam połączenia
- nie pasuje mi godzina odjazdu
- nie mam jak wrócić
- nie wiem, czy ten autobus w ogóle jeszcze jeździ...

Zmiany kursów (częstotliwości, tras) powodują, że transport publiczny staje się niewiarygodny, bo najważniejszym argumentem, jaki przemawia za ułożeniem sobie scenariusza życia codziennego (dom- przedszkole- szkoła- praca- szkoła- przedszkole- sklep- dom) jest stabilność połączenia. Jeżeli któryś z elementów jest niepewny, nie gwarantuje nam np. dojechania na czas z pracy do przedszkola przed zamknięciem, to szukamy innego środka transportu. A najpewniejszy, bo zależny tylko od nas, jest samochód. Wystarczy zatem ograniczyć połączenia z co 15 minut na co 20 minut i już kolejnych 1000 osób przesiada się do samochodu. Kilka lat takiej polityki i dochodzimy do stanu Gorzowa, gdzie na 120 tys mieszkańców zarejestrowanych jest 110 tys samochodów.

Samochód statystycznie jeździ przez 5% doby. Resztę czasu stoi. Na postój potrzeba 12,5m² betonowego miejsca co pomnożone przez 110 tys samochodów daje 137 hektarów betonu pod prywatne samochody. Do tego 209 km dróg utwardzonych w Gorzowie. I ciągle mało.



Od kilku już lat wiemy, że w żadnym mieście nie starczy miejsca dla nieskończonej liczby prywatnych samochodów. Aby zarejestrować samochód w Tokio, trzeba udowodnić, że ma się gdzie go trzymać. Nie ma możliwości, aby własny majątek stawiać na chodnikach, czy publicznych terenach. W Polsce, choćby jezdnia była pusta, kawałek **chodnika czy trawnika jest miejscem pierwszego wyboru do zaparkowania auta** jeśli miasto nie zafunduje utwardzonego placu do przechowywania każdego prywatnego samochodu przez 95% czasu, gdy nie wozi jego właściciela.



Latami udawadniano mieszkańcom, żeby liczyli na siebie, bo z komunikacją miejską nigdy nie wiadomo. Dziś gdzieś próbujemy krótkim szybkim cięciem przywrócić normalność, ale to nie jest łatwe, bo powoduje wzmożenie ruchów wstecznych, rozumiejących wolność jedynie przez własność. Jeszcze 30 lat temu wszystko było wspólne, a teraz w końcu mogą mieć coś własnego. Oczywiście odnosi się to do korzyści, bo koszty - wiadomo - ponosić powinni dowolni "oni".



I tu pojawia się niepowtarzalna szansa: Kryzys.

Można kurczowo trzymać się "ale zawsze było...", albo wykorzystać niepowtarzalną okazję do zmian. To, co jeszcze kwartał temu wydawało się niemożliwe, dziś jest optymalnym wyborem.

The Guardian opisuje działania miast, które starają się ułatwić życie mieszkańcom w czasie pandemii koronawirusa. Większość nie chce ograniczać możliwości spacerowania czy jeżdżenia na rowerze, jako korzystne dla zdrowia, ale chcą zapewnić odpowiedni odstęp pomiędzy poszczególnymi osobami. Inne chcą umożliwić osobom pracującym łatwy, tani dojazd do zakładów pracy. Ograniczenie przepustowości komunikacji miejskiej w prosty sposób wypycha mieszkańców w samochody. Te z kolei generują długofalowo gigantyczne koszty społeczne, infrastrukturalne i ekologiczne. Wyjście z tej na pierwszy rzut oka trudnej sytuacji jest niezwykle proste.

Wystarczy oddać pieszym i rowerzystom przestrzeń okupowaną przez samochody.

"To niepowtarzalna okazja aby spojrzeć świeżym okiem na swoje ulice i upewnić się, że są one ustawione tak, aby osiągnąć wyniki, które chcemy osiągnąć: nie tylko jak najszybsze przemieszczanie samochodów z punktu A do punktu B, ale umożliwienie bezpieczne poruszanie się dla każdego" - powiedziała dla The Guardian Janette Sadik-Khan.

Przez miesiące, jeśli nie lata, otaczać nas będzie nowa normalność i musimy stworzyć dobre warunki do przeżycia tej nowej normalności dla wszystkich.

- W Winnipeg cztery ulice zostały przeznaczone tylko do jazdy na rowerze i chodzenia od 8 rano do 8 wieczorem;
- w Oakland planuje się zamknąć 74 mil dróg - 10% całości miasta - dla pojazdów silnikowych.
- miasto Meksyk zaproponowało 130 km tymczasowych ścieżek rowerowych. Na dużej arterii komunikacyjnej został zainstalowany tymczasowy pas o długości 1,7 km, działający w godzinach 8-19;
- Denver wprowadził dodatkowe ścieżki dla rowerzystów i pieszych aby pomóc ludziom w dystansie społecznym podczas ćwiczeń.
- w Filadelfii zamknięto 4,7 mil szerokiego bulwaru nad rzeką dla ruchu samochodowego, aby zapewnić więcej przestrzeni pieszym i rowerzystom na szlakach rekreacyjnych.
- Minneapolis zamknęło część swoich parków nad rzeką dla pojazdów silnikowych.

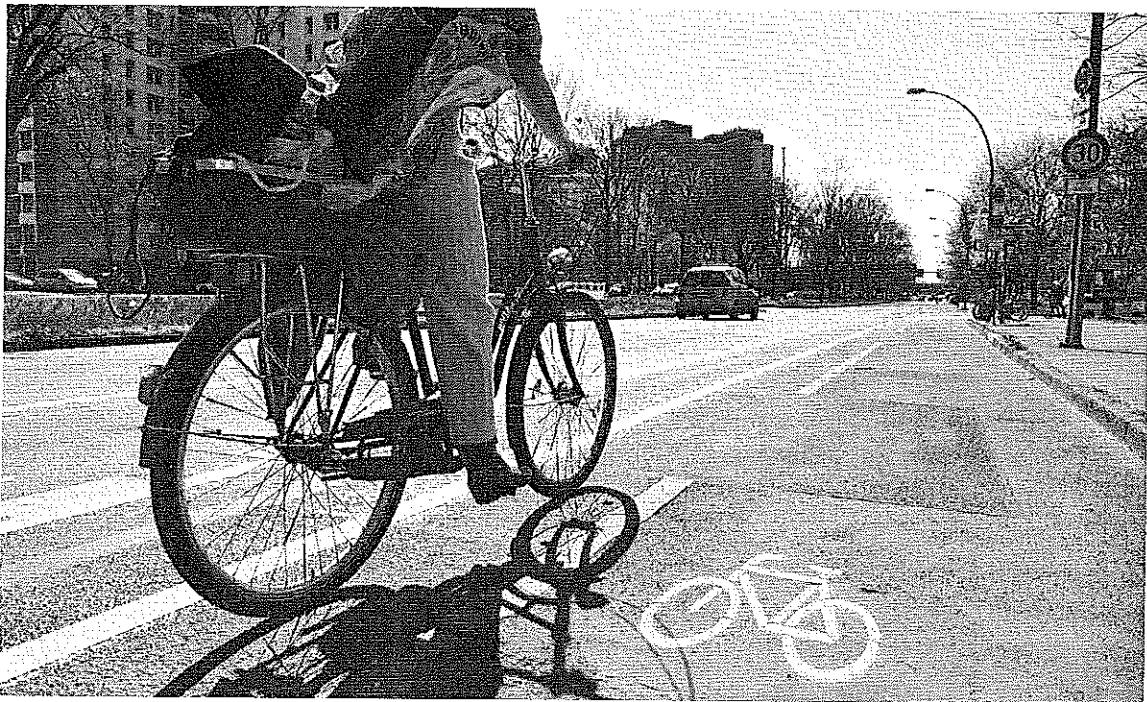
Naszym problemem nie jest jedynie komunikacja. Także konieczność zmniejszenia emisji, "rewalidacja" przestrzeni publicznych i umożliwienie mieszkańcom zdrowego stylu życia. **Powinniśmy postawić na rowery.**

Mamy całkowite uzasadnienie, aby przekwalifikować pasy kilkupasmych ulic na drogi rowerowe, na pozostałych zaś wprowadzić strefę 20/30 (światła można w takich warunkach wyłączyć). Jazda na rowerze w takich warunkach będzie szybka, wygodna i bezpieczna - także dla dzieci, seniorów i nie-codziennych rowerzystów, którzy w większości nie korzystają z rowerów to codziennego transportu, bo boją się jeździć wśród samochodów.



Dlaczego teraz? Bo to idealny moment do przestawienia społeczeństwa na jazdę rowerem a przy okazji ratowania miejskiego budżetu.

Ruch samochodowy jest dużo mniejszy i przeznaczenie części dróg dla ruchu rowerowego nie spowoduje paraliżu. Robi się coraz cieplej i - stety/niestety - nie pada. Jazda rowerem w takich warunkach jest zdrowa, przyjemna, bezpieczna i tania. Skutecznie ogranicza też możliwość złapania koronawirusa.



Nowa tymczasowa ścieżka rowerowa w Berlinie. Zdjęcie: Annegret Hilse / Reuter

Źródła:

- "Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown" Laura Laker, 21 Apr 2020. *The Guardian*.
- "World cities turn their streets over to walkers and cyclists" Laura Laker, 11 Apr 2020, *The Guardian*.
- "Wiedeń oddaje ulice pieszym. Tak się walczy z koronawirusem!" Łukasz Malinowski, 2020-04-11, www.transport-publiczny.pl
- "Niektóre autobusy MZK wożą „powietrze”, 23 kwietnia 2020, <https://gorzowianin.com/>
- *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2019*, Urząd Statystyczny w Zielonej Górze
- *Olga Gilkiewicz NIE ZDAŻE*, wydanie pierwsze, Warszawa 2019. Copyright © for this edition by Fundacja Instytut Reportażu, 2019

Z góry dziękuję za zrozumienie i chęć współpracy.

Marta Bejnar – Bejnarowicz